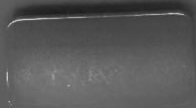
NACHRICHTEN UBER INDUSTRIE, HANDEL UND VERKEHR

Austria. Statistisches Departement





Nachrichten

über

Industrie, Handel und Verkehr

aus dem

Statistischen Departement

im

k. k. Handels-Ministerium.

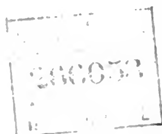
IX. Band.

Wien, 1876.

Aus der kaiserlich königlichen Hof- und Staatsdruckerei

In Commission bei Ferd. Meyer.

Tuchlauben Nr. 26.



Mittheilungen

der

k. und k. österreichisch-ungarischen

Consulats-Behörden.

Zusammengestellt

vom

Statistischen Departement

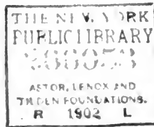
im

k. k. Handels-Ministerium.

IV. Jahrgang.

Wien, 1876.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.


THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
R 1902 L

Sachregister.

Bestand der k. und k. Consularämter.

Belgien.

Dänemark.

Seite

Deutsches Reich.

Baden.

Mannheim. Wirthschaftliche Lage Süddeutschlands im Jahre 1875:

Hamburg.

Hamburg. Wirthschaftliche Lage im Jahre 1875:

Preussen.

Danzig. Wirthschaftliche Verhältnisse von Westpreussen, mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1874:

Kreta.

Romanien.

Giurgevo. Wirthschaftliche Verhältnisse im Jahre 1875:

Turn-Severin. Wirthschaftliche Verhältnisse im Jahre 1875:

Spanien (sammt Colonien).

Vereinigte Staaten von Amerika.

Seite

Portugal.

Lissabon. Volkswirthschaftliche Lage Portugals:

Russland.

Odessa. Handel und Schifffahrt im Jahre 1875:

— Russlands auswärtiger Handel im Jahre 1875:

Reval. Waarenverkehr im Jahre 1875:

Schweden und Norwegen.

Schweiz.

Seite

Sachsen.

Frankreich (sammt Colonien).

Griechenland.

Grossbritannien und Irland (sammt Colonien).

Italien.

Niederlande.

Osmanisches Reich.

Aegypten.

Bosnien und Herzegowina.

Bulgarien.

Kleinasien.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Westpreussen, mit besonderer Rücksicht auf das Jahr 1874.

Danzig. In der Provinz Westpreussen sind die landwirthschaftliche Production, der Handel mit diesen Producten, dann mit Holz die Haupterwerbsquellen. Die Industrie ist durch eine Combination verschiedener Umstände an einer gedeihlichen Entwicklung bisher behindert gewesen.

Im Export- und Importgeschäfte zeigt sich ebenfalls kein besonders lebhafter Verkehr. War es bis vor kurzem noch die streng prohibitiv wirkende Zoll- und Handelspolitik Russlands, welche eine unbehinderte Ausfuhr von Waaren dahin unmöglich machte, so wirkt gegenwärtig, nachdem durch die Aufnahme einer liberaleren Zollpolitik seitens Russlands der frühere Uebelstand zum guten Theile beseitigt ist, auf die Einfuhr von dort der Umstand nachtheilig, dass eine ganz bedeutende Menge der bisher nach Westpreussen dirigirten Producte Polens neu eröffnete Schienenwege aufgesucht hat, auf welchen ein rascher und billiger Transport der Güter in das Innere von Deutschland oder nach den benachbarten Häfen erfolgt.

Die in einigen Jahren bevorstehende Vollendung der Eisenbahn Marienburg-Mlawa-Warschau und deren Anschluss an das grosse russische Eisenbahnnetz dürfte indess die Hoffnung begründet erscheinen lassen, dass der Handel Russlands auf diesem neuen Wege zu seinen alten bewährten Verbindungen in Westpreussen zurückkehren werde.

Es würde alsdann auch der vortrefflich gelegene Hafen Danzig bei ausgiebigen Zufuhren von Holz und Getreide aus Polen, Galizien und Ungarn wieder in sein altes Recht treten.

Doch nicht allein für den Handelsverkehr der Provinz gestalten sich die Auspicien günstiger, sondern auch auf dem bisher ziemlich unbeachtet gebliebenen Gebiete der Industrie ist eine lebhafte Thätigkeit bemerkbar, die in dem mächtigen Aufschwunge der Jahre 1871 und 1872 ihre Anregung gefunden hat.

Waren vor einigen Jahren nur ganz vereinzelt industrielle Etablissements in dieser Provinz zu finden, so sind seit jener Zeit verschiedene Unternehmungen ins Leben gerufen worden, deren Prosperität durch die gegenwärtigen ungünstigen Zeitverhältnisse zwar auf eine ernste Probe gestellt ist, deren Lebensfähigkeit aber, von einigen Ausnahmen abgesehen, im Hinblick auf die bisherigen Erfolge kaum angezweifelt werden kann.

Diese Rührigkeit auf den verschiedenen Gebieten hat natürlich zur Folge gehabt, dass auch an den Geldmarkt erhöhte Ansprüche gestellt wurden, für deren Befriedigung die Geldinstitute der Provinz Sorge zu tragen hatten.

Einen hervorragenden Antheil nahmen hiebei: einige Filialanstalten der Preussischen Bank in Berlin; die Privat-Actienbank in Danzig; der Danziger Bankverein; der Danziger Sparcassen-Actienverein und eine Anzahl kleiner Provinzial-Bankanstalten, speciell für den Verkehr von Danzig und dessen nächster Umgegend; ferner die fast in allen Städten der Provinz befindlichen, nach Schulze-Delitzsch' System eingerichteten kleinen Vorschuss- und Creditvereine; die mitwirkenden Privatbanquiers. Für den

Realcredit arbeiteten 3 landwirthschaftliche Creditinstitute und der Hypothekenverein in Danzig.

Die Preussische Bank ist vermöge ihrer bedeutenden Mittel — sie besitzt ein Actiencapital von 20 Mill. Thaler, einen Reservefonds von 6 Mill. Thlr., einen Staats-Einschuss von 1,906.800 Thlr., ein Privilegium für unbegrenzte Notenausgabe mit Dritteldeckung und ein Depositencapital von mehr als 29 Mill. Thlr. — in ausreichendem Masse befähigt, selbst exorbitanten Creditansprüchen zu genügen.

Bezüglich der Depositen kömmt zu bemerken, dass dieselben zum grössten Theile von den Gerichten eingelegt sind, welche letzteren zu diesen Einzahlungen bei der Preussischen Bank gesetzlich verpflichtet sind. Nach einer Erklärung des Bankpräsidenten sollen diese gerichtlichen Einlagen gegenwärtig 27 Millionen betragen.

Die Summe der Privatdepositen ist verhältnissmässig nur eine ganz geringfügige und es hat sich seither auch in der Bankpolitik keine Neigung gezeigt, das momentan müssig liegende Privatcapital an sich zu ziehen.

Der bedeutende Umsatz im Wechselverkehr ist darauf zurückzuführen, dass darin die Summe der Wechsel mitenthalten ist, die der Preussischen Bank von den verschiedenen Discontobanken der Provinz kurz vor dem Verfallstage zur Einziehung zugehen; und dass der Gesammtbetrag dieser Wechsel nicht unbedeutend sein kann, geht daraus hervor, dass die Danziger Privatbank allein bei dem hiesigen Comptoir der Preussischen Bank im Jahre 1873 für 8,005.750 Thlr. bis 10tägige Wechsel discontirt hat.

Von dem eben erwähnten Bankcomptoir ressortiren in der Provinz die Städte Culm und Marienwerder; ausserdem wird der Geschäftsbetrieb noch durch 2 Agenturen in Marienburg und Conitz unterstützt, welche die bei ihnen einlaufenden Geschäftsanträge zur Beurtheilung und eventuellen Effectuirung dem Danziger Comptoir vorzulegen haben; ferner durch 2 Waarendepôts in Marienwerder und Deutsch-Eylau, deren Thätigkeit sich auf die Entgegennahme von Lombardgeschäften beschränkt, welche letzteren ebenfalls von dem Comptoir in Danzig ausgeführt werden. In Marienwerder vermittelt die Regierungshauptcasse die Geschäfte der Preussischen Bank.

Unabhängig von dem Danziger Comptoir sind in der Provinz noch 3 Commanditen in Elbing, Thorn und Graudenz thätig.

Die Creditgewährung geschieht auf Grundlage einer Vermögensclassification der in dem Geschäftsbezirk wohnenden Handelspersonen, wobei die Praxis besteht, dass ein Drittheil des eingeschätzten Vermögens als Credit bewilligt wird.

Die Danziger Privat-Actienbank, gegründet im Jahre 1857, arbeitet mit einem Actiencapital von 1 Million Thaler und 1 Million Banknoten, bei gleicher Bedeckung für letztere wie die der Preussischen Bank.

Nach dem Geschäftsberichte für 1874 hat der Reservefonds im genannten Jahre die statutarisch vorgeschriebene Höhe von 250.000 Thlr. erreicht. Die Depositen sind auf 1,600.000 Thlr. angewachsen und haben in dieser Summe fast die Grenze erreicht, die durch das Statut für die Annahme gezogen ist. Die Bank ist deshalb bemüht, die Genehmigung der Regierung zu erlangen, Depositen auch über den Betrag von 2 Mill. Thaler hinaus annehmen zu dürfen.

Aus den Jahresberichten der Bank ergiebt sich das Bestreben, durch Einführung und Cultivirung des Checksystems jene Vortheile herbeizuführen, die nach der Erfahrung in England sowohl für die Bank als auch, und zwar in nicht geringem Grade, für das Geschäftspublicum ganz erheblich sind.

Wenn unter den vielen Sparcassen in den verschiedenen Städten der Provinz der hiesige Sparcassen-Actienverein hier eine besondere Erwähnung findet, so geschieht dies mit Rücksicht auf die grosse Ausdehnung, welche das Geschäft nach und nach weit über die ursprüngliche Tendenz hinaus erhalten hat, so dass aus der kleinen Sparbank eine mit reichen Mitteln ausgestattete Disconto-Lombardbank geworden ist.

Der Sparcassenverein wurde seinerzeit von wohlhabenden Danziger Bürgern durch Einsatz eines Garantiefonds von 3000 Thlr. zu dem Zwecke gegründet, um den kleinen Gewerbsleuten Gelegenheit zu bieten, ihre Ersparnisse dort zinsbar zu machen.

Die Casse hat es nicht für gut befunden, bei der Annahme der Depositen eine Grenze festzustellen, und so sind die Einlagen bis Ende 1873 auf beinahe 3 Millionen Thaler herangewachsen, die im Discont- und Lombardverkehr des Ortes Beschäftigung suchen und dadurch den anderen Geldgeschäften am Platze um so leichter eine erhebliche Concurrenz zu bereiten vermögen, als die Sparcasse ausser der geringen Verzinsung ihrer Einlagen ($3\frac{1}{2}$ pCt.) nur noch für die 4procentige Verzinsung des Vorschusscapitals von 4000 Thlr. und für Deckung der nicht wesentlichen Betriebskosten Sorge zu tragen hat.

In dem durch landwirthschaftliche Production hervorragenden Theile Westpreussens, als welcher die Weichselniederungen und die östlich von dem Flusse gelegenen Strecken zu bezeichnen sind, während die Ländereien westlich der Weichsel einen weniger ergiebigen Boden aufzuweisen haben, bestehen in allen grösseren Städten Creditbanken, die in Form von Commanditgesellschaften auf Actien ihre Thätigkeit entwickeln.

Sie bilden die Reservoire für das unbeschäftigte Capital der umliegenden Districte und gewähren dadurch, dass sie das angesammelte Geld an Diejenigen vertheilen, welche dessen bedürfen, dem localen Geschäftsverkehr eine kräftige Unterstützung.

In Fällen, wo der Geldbedarf sich derartig steigert, dass zu dessen Befriedigung ihre eigenen disponiblen Mittel nicht mehr ausreichen, verschaffen sie sich dieselben durch Rediscontirung ihrer Wechsel bei den Zettelbanken, die ihnen diese Sicherheiten auch stets bereitwillig abnehmen.

Zu den bedeutenderen Creditgesellschaften zählt man folgende: die Privatbank in Marienburg; die Creditbank in Elbing; die Creditgesellschaft in Dirschau; den Westpreussischen Creditverein in Marienwerder; die Creditgesellschaft in Mewe; die Credit-Gesellschaft in Culmsee; die Creditgesellschaft in Thorn; die Creditbank in Tiegenhof; die Creditbank von Donimirski, Kalkstein, Lyskowski & Comp. in Thorn.

Das letztgenannte Institut, welches seine Clientel in den Kreisen der polnischen Besitzer der Provinz hat, steht in lebhaften Beziehungen zu Polen und hat dort wohl auch einen nicht geringen Theil seiner Capitalien engagirt.

Ausser den eben erwähnten Banken befinden sich noch in fast allen Städten der Provinz auf dem Schulze-Delitzsch'schen Genossenschaftsprincip beruhende Vorschuss- und Creditvereine, die den Geldverkehr der kleinen Geschäftsleute vermitteln.

Nicht selten stellen diese Vereine an die grösseren Banken das Ansuchen, ihnen Wechsel zu discontiren, doch erfüllen die letzteren nur ungern ihre Wünsche, weil die Befürchtung nahe liegt, sie würden durch diese Creditbewilligung sich zu einer Ausdehnung ihrer Geschäfte verleiten lassen, welche nur zu leicht verderbliche Folgen für sie haben könnte.

Grössere Banquiers, die entweder durch eigenes Vermögen oder durch ihnen vom Privatpublicum anvertraute Capitalien in den Stand gesetzt sind, eine einflussreiche Stellung auf dem Geldmarkt einzunehmen, giebt es in Westpreussen gar nicht.

Die wenigen Personen, die sich in der Provinz mit Banquiergeschäften abgeben, sind mehr oder weniger, je nach dem Umfange dieser letzteren, auf die Unterstützung der grösseren Institute der Provinz, namentlich der Preussischen Bank, oder auf auswärtige, insbesondere Berliner Geldgeschäfte angewiesen.

Es sind kleine Geldhändler, die sich mit dem commissionsweisen Kauf und Verkauf von Werthpapieren und mit der Discontirung meistens solcher Wechsel beschäftigen, die wegen kleiner Nebenumstände bei den grösseren Geldinstituten überhaupt gar nicht oder doch erst dann Aufnahme finden, wenn sie mit dem Giro eines Banquiers,

der zur eingehenden Prüfung ihrer Sicherheit eher Zeit und Gelegenheit hat, versehen sind.

Da diese Geldhändler selbst nur mit kleinen Mitteln ausgestattet sind, suchen ihre Wechsel und Werthpapiere zum Zweck der weiteren Geldbeschaffung nur zu bald das Portefeuille der grösseren Disconto- und Lombardbanken auf.

Dessenungeachtet ist ihre Mithilfe an dem Geldverkehr der Provinz keine geringe zu nennen, da sie vorzugsweise dem nicht kleinen Theile solcher Geschäftsleute zugute kommt, die mit den ersten Geldinstituten in keiner directen Verbindung stehen.

Die in der Provinz thätigen landschaftlichen Pfandbrief-Institute (Grundbesitzer-Creditvereine) haben den Zweck, den zu ihrem Verbande gehörenden Grundbesitzern Darlehen zu möglichst vortheilhaften Bedingungen zu gewähren, wozu sie sich die Mittel durch Ausgabe von Pfandbriefen verschaffen. Diese Creditgewährung sichert den Besitzern den Vortheil, dass sie ein seitens der Gläubiger unkündbares Capital zu mässigem Zinsfusse erhalten und dasselbe durch geringe Amortisationsbeträge nach und nach abstossen können.

Für die Sicherheit der Pfandbriefe bürgt entweder die solidarische Haftbarkeit der sämmtlichen zu der Landschaft verbundenen Grundbesitzer, oder, wie dies bei den neueren Emissionen der Fall ist, ausschliesslich ein Garantiefonds.

Für Westpreussen sind 3 solche Institute thätig, wovon die beiden hier zunächst in Erwähnung kommenden einer und derselben Verwaltung unterstehen.

Ein älteres ritterschaftliches Institut gewährt Hypothekendarlehen innerhalb der ersten zwei Dritttheile der Taxe oder auch, ohne vorgängige Werthsermittlung, innerhalb des fünfzehnfachen Reinertrages der Grundsteuer, je nachdem das Eine oder das Andere für die Besitzer günstiger ist.

Das Institut hat bisher zwei Serien Pfandbriefe ausgegeben, von denen die Sicherheit der ersteren durch das ganze Vermögen des Instituts, durch seine Forderungsrechte gegen seine Mitglieder, durch sämmtliche von ihm verwaltete Fonds (sowohl mit seinem eigenen Sicherheitsfonds als mit dem Amortisationsguthaben der Mitglieder) und durch die unbeschränkte solidarische Haftbarkeit des unbeweglichen Vermögens der Verbandsgenossen garantirt wird.

Bei der zweiten Serie der Pfandbriefe, die auf dem vierten Sechstel der Taxe haften, fehlt die Generalgarantie der Associirten und leistet neben den erworbenen Hypothekarforderungen nur ein Sicherheitsfonds die Bürgschaft gegen Ausfälle.

Das neue westpreussische Landschafts-Institut giebt Pfandbriefe auf die erste Hälfte der Taxe und gewährt Hypothekardarlehen nur an den kleinen Grundbesitzer. Die Garantie für die Pfandbriefe ist dieselbe wie bei der zweiten Serie der Pfandbriefe des älteren Instituts.

Die gegenwärtig coursirende Menge der von diesen beiden Instituten ausgegebenen Pfandbriefe, die $3\frac{1}{2}$, 4, $4\frac{1}{2}$ und 5 pCt. Zinsen tragen, wird auf 40 Mill. Thaler angegeben.

Neuerlich ist zu den vorgenannten zwei Instituten noch ein drittes hinzugekommen, nämlich: die Central-Landschaft der preussischen Staaten. Es ist dies ein von 9 landschaftlichen Creditinstituten, die in den Provinzen Ost- und Westpreussen, Pommern, Brandenburg, Sachsen und der Lausitz bestehen, errichteter Verein, der den grössten Theil der künftig zur Emission gelangenden Pfandbriefe auszufertigen die Aufgabe hat, und der den Realcredit dadurch zu fördern bestrebt ist, dass er den Pfandbriefen, die nur mit 4 pCt. verzinst werden, eine einheitliche Form giebt und die Vermittlung des Absatzes derselben übernimmt.

In Betreff der Werthermittlung der Güter und der Beleihungsgrenzen bleiben die für die einzelnen Provinzial-Creditinstitute geltenden statutarischen Bestimmungen massgebend.

Für die Sicherheit der Pfandbriefe haften nur die Besitzer der innerhalb der Provinzial-Landschaft mit Centralpfandbriefen beliehenen Güter und kann ausserdem in Nothfällen ein Anspruch erhoben werden:

a) auf die Fonds derjenigen Provinzial-Landschaft, auf deren Antrag der betreffende Centralpfandbrief emittirt ist, insoweit nicht diese Fonds früheren Pfandbrief-Emissionen verhaftet sind;

b) auf diejenigen Hypothekarforderungen, welche von der Provinzial-Landschaft für die in Centralpfandbriefen ausgegebenen Darlehen erworben worden sind.

Die einzige Garantie, welche die Central-Landschaft selbst den Inhabern ihrer Pfandbriefe leistet, besteht allein in den bei ihr angesammelten Amortisationsbeiträgen sämmtlicher zum centrallandschaftlichen Verbande gehörenden Grundstücke. Es scheint auf den Absatz der Centralpfandbriefe im Auslande gerechnet zu sein, da sie mit Uebersetzungen in fremden Sprachen versehen sind und wegen der Einlösung der Coupons Zahlstellen im Auslande eröffnet werden sollen.

Um die Bedürfnisse des Realcredits der Besitzer städtischer Grundstücke in Danzig, Marienwerder, Elbing, Graudenz und Thorn möglichst zu befriedigen, ist hier zu Ende 1868 unter dem Namen „Danziger Hypothekenverein" ein Verein zusammengetreten, der das Recht hat, behufs Beschaffung der zur Beleihung von Grundstücken seiner Mitglieder erforderlichen Geldmittel Pfandbriefe auszufertigen.

Er soll seine Aufgabe dadurch lösen, dass er entweder zwischen dem Nehmer von Geld auf Hypothekencredit und dem Capitalgeber das Geschäft vermittelt, oder selbst als Darleiher die Valuta durch Hergabe von Vereinspfandbriefen entrichtet.

Auf die fernere Gestaltung der Creditverhältnisse Westpreussens wird das neue Bankgesetz von wesentlichem Einflusse sein. Durch Einschränkung der Notenemission werden die Filialen der Preussischen Bank in der Provinz, sowie die Privatzettelbank in Danzig nicht mehr wie bisher in so weitem Masse in der Lage sein, den begründeten Creditansprüchen Genüge zu leisten; sie werden den Handelsstand nöthigen, diejenigen Institutionen, welche in andern Ländern den raschen Umsatz der Güter vermitteln, in Betracht zu ziehen, namentlich nicht mehr ihre Cassen selbst verwalten, sondern dieselben durch Vermittlung grosser, sicherer Bankanstalten verwalten lassen, so dass dadurch jeder Cassenbestand den allgemeinen Bedürfnissen dienstbar gemacht wird und nicht in den einzelnen Cassen unbeschäftigt bleibt. Der Umsatz würde dadurch erweitert, mehr belebt und vereinfacht werden.

Wie dem auch sei, in den Kreisen einsichtsvoller und erfahrener Kaufleute ist die Ansicht vorherrschend, dass, sobald nur die Wirren der Uebergangsperiode überstanden sind, eine gedeihliche Wirkung des neuen Gesetzes nicht ausbleiben werde.

Eine der wichtigsten Fragen der Gegenwart ist die sog. Arbeiterfrage. Auch in dieser Beziehung hat es die Regierung, den Zeitverhältnissen Rechnung tragend, an Verfügungen nicht fehlen lassen, welche geeignet schienen, den socialen Frieden zu erhalten, allfälligen Störungen durch Arbeitseinstellungen vorzubeugen, sowie vorkommende Differenzen zu schlichten. Ueber die dabei einzuschlagenden Wege waren die Meinungen längere Zeit sehr getheilt.

In der verhältnissmässig kurzen Zeit von 1869—1873 hat die Frage drei Phasen durchgemacht; man ist nämlich von den Ortspolizeibehörden des Regierungsentwurfs vom Jahre 1869 zum communalen Schiedsgericht und Einigungsamte, und von diesem zu den mit den ordentlichen Gerichten in Verbindung zu bringenden Gewerbe-Gerichten übergegangen.

Ohne zu untersuchen, ob die gewerblichen Schiedsgerichte den gehegten Erwartungen entsprochen haben, und ob die Erfahrungen, welche mit den wenigen ins Leben gerufenen Organen dieser Art gemacht wurden, geeignet sind, zur Nachfolge zu ermuntern, sei hier blos erwähnt, dass diese neue Institution trotz der grossen Schwierigkeiten, mit denen sie zu kämpfen hatte, an den meisten Orten das geleistet hat, was

unter den obwaltenden Umständen möglich gewesen, und dass sie sich das Vertrauen der betheiligten Kreise erworben hat.

Auch hier in Danzig besteht seit Beginn des Jahres 1873 ein solches gewerbliches Schiedsgericht. Nach dem Ortsstatut besteht dasselbe aus 1 Mitgliede des Magistrats und 4 Beisitzern, welche für jeden einzelnen Fall von den streitenden Theilen aus den in den Schiedsrichterlisten verzeichneten Arbeitgebern und Arbeitnehmern ausgewählt werden.

Die Schiedsrichterlisten, in welchen jeder Gewerbs- und Fabrikszweig eine seinem Umfange entsprechende Vertretung findet, werden alljährlich im Jannar vom Magistrat aufgestellt, der früher die Betheiligten in der ihm passend scheinenden Form zu Vorschlägen auffordert.

Nach §. 10 des Statuts sind die Entscheidungen der Schiedsgerichte endgiltig und durch die ordentlichen Gerichte vollstreckbar. Gegen dieselben steht den Parteien nur das Rechtsmittel der Nichtigkeitsklage offen, welche die Vollstreckung nicht aufhält und allein darauf gegründet werden kann, dass 1. die Parteien gar nicht gehört oder offenbar erhebliche Thatsachen ganz unerörtert gelassen sind; 2. gegen ein den vorliegenden Fall ganz klar entscheidendes Landesgesetz erkannt worden ist. Die Nichtigkeitsklage ist binnen einer Präclusivfrist von 10 Tagen nach eröffnetem Ausspruche bei dem ordentlichen Richter anzubringen.

Im Jahre 1873 kamen vor dem hiesigen Schiedsgerichte 184 Streitsachen zur Erledigung, davon: 93 durch Spruch, 91 durch Vergleich, Zurücknahme der Klage, u. s. w. In 42 Fällen wurde die Vollstreckung des Spruchs beantragt. Dieselbe geschah auf Requisition des Magistrats durch die Gerichte, welche mit Ausnahme von zwei Gerichten in Westpreussen, die dazu nicht verpflichtet zu sein erklärten, den Requisitionen stets entsprachen. Personalhaft ist zur Erzwingung einer Handlung (Rückkehr in das Arbeits-, beziehungsweise Lehrverhältniss) in einigen Fällen zur Anwendung gekommen.

Im Jahre 1874 sind bei diesem gewerblichen Schiedsgerichte 159 Processe angestrengt worden. Davon sind erledigt: durch Erkenntniss 91, durch Vergleich 55, durch Zurückweisungsverfügung 13. Als Kläger traten auf: 75 Meister, 71 Gesellen und 20 Lehrlinge; verklagt wurden: 90 Meister, 38 Gesellen und 36 Lehrlinge.

Auch in anderen grösseren Städten der Provinz Westpreussen sind derlei Schiedsgerichte bereits seit Jahren in Thätigkeit. So in Elbing und Graudenz seit dem Jahre 1870, in Rosenberg, Jastrow, Mewe seit 1871.

Was die sociale Frage der ländlichen Arbeiter betrifft, so lassen es die landwirthschaftlichen Vereine in Westpreussen an Versuchen, eine Regelung der Verhältnisse herbeizuführen, nicht fehlen, und es werden dieselben in ihren Bemühungen von der Regierung auf das Kräftigste unterstützt.

Es scheint, dass sich die ländlichen Arbeiter heute in einer günstigeren Lage befinden, als die städtischen, denn während vor wenigen Jahren Arbeiter vom Land in die Städte zogen, findet jetzt eine Rückströmung statt.

Die Auswanderung nach Amerika, welche vor zwei Jahren so grosse Dimensionen angenommen hatte, dass sich die Vereine mit der ernsten Erwägung beschäftigen mussten, wie derselben ein Damm zu setzen sei, hat sehr abgenommen, und dies zum Theil aus dem Grunde, weil die von Auswanderern in Amerika gemachten traurigen Erfahrungen nach ihrem Bekanntwerden in Westpreussen dazu beigetragen haben, auf das Auffassungsvermögen der sogenannten „Europamüden“ eine heilsame Wirkung auszuüben.

Sind auch in manchen Jahren die Verhältnisse der ländlichen Arbeiter, namentlich im Falle des Rückganges der Löhne und der dadurch verminderten Consumtions-Fähigkeit, nicht die erfreulichsten, so kann doch im Allgemeinen das Los der Landleute in diesen Gegenden keineswegs als ein verkümmertes angesehen werden.

Die Verkehrswege in der Provinz Westpreussen lassen noch Manches zu wünschen übrig. Die Landwege befinden sich in dem traurigsten Zustande; bei schlechtem Wetter sind dieselben geradezu unfahrbar. Chausséen rechnet man auf die Quadratmeile 4·6 Kilometer.

Vergleicht man damit andere Provinzen, wie: Sachsen mit 9·5, Westphalen mit 10·2, die Rheinprovinz sogar mit 14 Kilometer pr. Quadratmeile, so sieht man, dass Westpreussen hierin noch weit zurücksteht.

Diese Provinz zählt nur 2·1 Kilometer Staats-Chausséen auf die Quadratmeile; Ostpreussen ist schon etwas besser gestellt, denn es besitzt 2·55 Kilometer Staats-Chausséen pr. Quadratmeile. Man verspricht sich von der neuen Wegeordnung sehr gute Erfolge.

Die meisten Kreise der Provinz Westpreussen haben bereits Eisenbahnen. Es giebt deren nur 3 ohne Schienenwege, und zwar: im Regierungsbezirke Danzig die Kreise Berent und Carthaus; im Regierungsbezirke Marienwerder der Kreis Stuhm.

Danzig hat einen sehr bequem gelegenen stattlichen Bahnhof. Die nächste Verbindung ist die mit dem Hafen Neufahrwasser. Die Fahrt dahin dauert $^1/_2$ Stunde. Man zählt täglich 4 nach Neufahrwasser abgehende und eben so viele von dort ankommende Züge. Der Güterverkehr und Viehtransport auf dieser Strecke ist ein ansehnlicher.

Von Danzig führt in nördlicher Richtung die „Hinterpommer'sche Eisenbahn“ über Zoppot, Neustadt nach Cöslin und Stettin. In südlicher Richtung gelangt man von hier mittels der königlichen Ostbahn in einer Stunde nach Dirschau. Hier kreuzen sich die Eisenbahnen; der eine Zweig nach Osten führt über Marienburg, Elbing nach Königsberg in Ostpreussen, der zweite südwärts über Bromberg nach Thorn, und der dritte in westlicher Richtung über Conitz nach Schneidemühl. Die Direction der Ostbahn hat ihren Sitz in Bromberg.

Die Postanstalten sind in Westpreussen vorzüglich organisirt; es herrscht in diesem Verwaltungszweige die musterhafteste Ordnung und wird an der weiteren, den Bedürfnissen angemessenen Ausbildung dieser hochwichtigen Institution unablässig gearbeitet. In beiden Regierungsbezirken (Danzig und Marienwerder) der Provinz Westpreussen zählt man über 200 Postanstalten, welche unter der Leitung der Ober-Postdirection in Danzig stehen.

Die Telegraphie, seit ihrer Entstehung Staatsmonopol, hat in allen Dienstzweigen grosse Fortschritte zu verzeichnen. Die Ostlinie des Reichs-Telegraphennetzes, deren Ausgangspunkte Thorn (Südrussland), Eydtkuhnen und Polangen (Nordrussland) sind, passirt Westpreussen, von Berlin kommend, der ältesten Bahnlinie der Provinz (Bromberg-Dirschau-Elbing) entlang auf dem linken Weichselufer, nachdem sie die Leitungen für die südrussische Correspondenz in Bromberg direct nach Thorn abgezweigt hat.

Das speciell westpreussische Telegraphennetz führt von Danzig südostwärts nach Dirschau, theilt sich hier südwärts und verbindet in der einen Linie die Städte des linken Weichselufers, in der andern Elbing und die Städte des rechten Weichsel-Ufers unter sich, mit Danzig und mit den Stationen des angrenzenden russischen Grenzrayons.

Von Dirschau südwestlich folgt der neueren Bahn die Telegraphenlinie Stargardt-Konitz-Schneidemühl; die beiden Weichseluferlinien sind in ihrer Mitte durch eine Querlinie (Czerwinsk-Marienwerder), welche die Weichsel pr. Flusskabel passirt, verbunden.

Gegen Westen hat Danzig eine Telegraphenlinie über Neustadt nach Pommern und Hamburg; gegen Südwesten eine Verbindung über Berent-Bütow nach Neustettin. Die Station Danzig ist durch Kabel mit dem Leitungsnetz verbunden.

Den telegraphischen Verkehr in Westpreussen vermitteln 103 Stationen, darunter 39 Eisenbahn-Telegraphenstationen. Danzig, Elbing, Marienwerder und Thorn fungiren als Sammelstationen; Thorn vermittelt ausserdem die Correspondenz Nord-Deutschlands, der Niederlande, Belgiens, Frankreichs u. s. w. mit Südrussland. Die Küstenstationen Neufahrwasser, Hela, Rixhöft und Tolkemit dienen hauptsächlich der Schifffahrt und der Fischerei.

Bei der Reichsstation Danzig (also mit Ausschluss der von den beiden hier bestehenden Bahnstationen beförderten Depeschen) wurden in den Jahren 1865—1874 befördert u. zw.:

Jahr	Anzahl der Depeschen	Jahr	Anzahl der Depeschen
1865	102.085	1870	120.000
1866	115.963	1871	152.713
1867	133.166	1872	156.400
1868	152.713	1873	176.664
1869	125.615	1874	179.528

Die Summe des Jahres 1874 begreift in sich: 58.175 aufgegebene Original-Depeschen, 58.135 angekommene Localdepeschen, 31.435 aufgenommene Durchgangs-Depeschen, 31.435 weiterbeförderte Durchgangsdepeschen, 348 übertragene Durchgangsdepeschen. 63 pCt. der aufgegebenen Originaldepeschen waren dem Inhalte nach Handels- und Geschäfts-, 9 pCt. Staats- und Telegraphenamts-, 28 pCt. Familientelegramme.

Auf dem Handel und der gewerblichen Thätigkeit von Danzig lastete im Jahre 1874 eine Geschäftslosigkeit, welche zu den ernstesten Besorgnissen Anlass gab. Nur zum kleineren Theile schrieb man dieselbe den Wirkungen der allgemeinen Börsen- und Handelskrisis zu.

Als wesentliche Ursachen dieser Geschäftslosigkeit sind zu bezeichnen: die ungünstigen Verkehrsverhältnisse, die schlechten Ernten in den Bezugsdistricten, der unregelmässige, fast verwilderte Zustand des Weichselstromes und verschiedene andere auf den Handelsverkehr störend einwirkende Conjuncturen.

Man wünscht eine gründliche Regulirung des Weichselstromes sowohl auf russischem als auch auf preussischem Gebiete, damit ausser den einfachen Holzflössen und roh gezimmerten Gallern auch Flussdampfer und Kettenschiffe im Dienste des Verkehrs wetteifern könnten.

Die im Frühjahre 1874 unter günstigen Aussichten und mit grosser Lebhaftigkeit begonnenen Holzverflössungen auf der Weichsel waren durch ein mit ungewöhnlicher Heftigkeit auftretendes Hochwasser, dem fast unmittelbar ein nicht minder empfindlicher Wassermangel folgte, über Erwarten aufgehalten worden, und als dann bedeutende Holzmassen in rascher Folge auf der unteren Weichsel ankamen, entstand eine solche Ueberfüllung, dass zahlreiche Zufuhren wochen-, ja monatelang warten mussten, bis sie durchgeschleust werden konnten. Diese Verhältnisse haben vielen Betheiligten die erheblichsten Verluste gebracht.

Der Export von Getreide und Saaten stellte sich nur um 8500 Tonnen grösser als im Jahre 1873; aber auch dieses Resultat wurde nur durch die stärkere Zufuhr von neuem Weizen während der letzten 4 Monate des Jahres zu Stande gebracht.

Seit der Eröffnung der Schifffahrt am 25. März bis in den Monat August hinein hatte eine Geschäftsstille geherrscht, wie sie hier wohl selten vorgekommen; die Abladungen aus dem Inlande und Polen fanden nach Deutschland schnellen Abzug und vortheilhafte Verwerthung.

Bis Ende August gingen aus dem hiesigen Hafen wenig über 50.000 Tonnen Weizen ins Ausland; erst im Herbst wurde ungefähr dasselbe Quantum exportirt.

Hauptabnehmer für Weizen waren England mit 76.000 und Belgien mit 10.000 Tonnen.

Den Bedarf an Roggen für den Platzverbrauch herbeizuziehen, kostete zeitweise Mühe, besonders weil russischer Roggen hier nicht beliebt war. Da derselbe auch für Lieferungszwecke nur theilweise Verwendung fand, so war die Zufuhr davon, die theils pr. Bahn, theils in kleinen Ladungen seewärts stattfand, nur beschränkt.

Seewärts verschifft wurden über Neufahrwasser 3600 Tonnen Roggen, von welchen 1400 T. nach anderen Häfen Deutschlands gingen. Von Gerste, Hafer und Hülsenfrüchten kamen im Ganzen nur 3800 T. zur Ausfuhr auf dem Seewege, und lediglich bei Oelsaaten stellte sich der Export günstiger als im Vorjahre, indem davon 19.000 T. verladen wurden, während der Export im Jahre 1873 nur 11.000 T. betragen hat.

Die Zufuhr von Spiritus betrug 1874 ca. 25.200 Hektoliter im beiläufigen Werthe von 542.000 Thlr., gegen ca. 21.000 Hektoliter für 420.000 Thlr. in 1873. Der Lagerbestand am 31. December 1874 war ca. 1000 Hektoliter.

Das Geschäft in Rüböl und Rübkuchen beschränkte sich auf die Erzeugnisse der hiesigen Oelmühle der internationalen Handelsgesellschaft. Diese Mühle verarbeitete: 7600 Tonnen Rübsen und Raps und 220 T. Leinsaat, und erzielte daraus: ca. 57.000 Centner Rüböl, 90.000 Ctr. Rübkuchen, 1000 Ctr. Leinöl, 3400 Ctr. Leinkuchen.

Von obigen 57.000 Ctrn. Rüböl und dem Bestande vom Vorjahre pr. 4000 Ctr., zusammen also 61.000 Ctr., wurden abgesetzt: in Danzig und in der Provinz 4000 Centner raffinirtes Oel, nach dem Rhein und nach England 54.500 Ctr. rohes Oel; als Bestand verblieben 2500 Ctr.

Aus Polen und Russland wurden ca. 6000 Ctr. Leinkuchen und 6000 Ctr. Rüb- und Dotterkuchen zugeführt und von hieraus zum grösseren Theile nach England und Holland exportirt; einige tausend Centner gingen nach dem Inlande. Leinöl wurden aus England ca. 13.000 Ctr. und aus dem Inlande 800 Ctr., daher zusammen bei 13.800 Ctr. importirt.

An Holz wurden im Jahre 1874 von hier seewärts exportirt: 1275 Holzladungen mit ca. 163.500 Normallasten im Werthe von 5,766.000 Thlr.; dagegen in 1873: 1222 Holzladungen mit ca. 161.763 Normallasten im Werthe von 6,129.100 Thaler. Die Zufuhr stromwärts betrug 1874: 1711 grosse Weichsel-Traften im Werthe von 5,658.400 Thlr.; dagegen im Vorjahre 2231 Traften im Werthe von 7,374.400 Thlr.

Mittels Eisenbahn sind 279.088 Ctr. Bau- und Nutzholz im Werthe von 186.000 Thaler angekommen, gegen 278.400 Ctr. für 185.600 Thlr. in 1873.

Versendet wurden pr. Eisenbahn: 538.957 Ctr. Bau- und Nutzholz im Werthe von 449.100 Thlr., gegen 423.966 Ctr. pr. 253.300 Thlr. im Vorjahre.

Der Gesammtwerth der Zufuhren beläuft sich daher auf 5,844.400 (gegen 7,560.000) Thlr., und derjenige der Ausfuhren auf 6,215.100 (gegen 6,382.400) Thlr.

An Kaffee wurden 39.660 Ctr. eingeführt, gegen 43.036 Ctr. in 1873; im Entrepôt befanden sich am Jahresschlusse 7193 Ctr. (gegen 7418 Ctr. in 1873).

An Reis wurden 78.064 Ctr. (gegen 73.201 Ctr.) importirt. Der Bestand am Jahresschlusse war 14.135 (gegen 8113) Ctr.

Baumwolle ist, wie in allen Vorjahren, vorwiegend ein Speditionsartikel geblieben. Die Zufuhr betrug 35.652 (gegen 17.099) Ctr.

Der Import von Petroleum erreichte die Menge des Vorjahres nicht; er betrug nämlich 214.203 Ctr. oder ca. 69.000 Fass, gegen 301.480 Ctr. oder 94.000 Fass in 1873. Diese Differenz wird zum Theil dadurch ausgeglichen, dass ein um so viel kleineres Lager blieb, bestehend in ungefähr 12.000 Fass oder 38.000 Ctr., gegen 37.000 Fass oder 115.000 Ctr. in 1873; der Umsatz war also thatsächlich grösser als im Jahre zuvor.

In der Einfuhr von amerikanischem Speck und Schmalz ist gegen die beiden Vorjahre, in welchen dieser Import nennenswerthe Mengen erreicht hatte, ein beträchtlicher Ausfall eingetreten. In Speck sind hier während des Jahres 1874 überhaupt keine directen Bezüge aus dem Ursprungslande gemacht worden und die seewärts eingegangenen 3421 Ctr. (gegen 14.431 Ctr. in 1873) bestanden in kleinen Partien, welche von anderen Importplätzen für den Detailhandel bezogen wurden. Schmalz wurde seewärts in einer Menge von 13.338 Ctr. (gegen 28.456 Ctr. im Jahre vorher) eingeführt.

Von amerikanischem Talg ist im Jahre 1874 das nicht unbedeutende Quantum von 42.266 Ctr. importirt worden, während 1873 nur 27.060 und 1872 sogar blos 17.021 Ctr. seewärts eingingen. Dieser Import transitirte zum grössten Theile nach Polen; für hiesige Fabrikation kamen ca. 3000 Ctr. zur Verwendung.

An Heringen wurden 117.659 Tonnen aus Schottland, 11.484 T. aus Norwegen und 1195 T. aus Frankreich, zusammen also 130.338 T. importirt, die einen Gesammtwerth von 1,190.000 Thlr. repräsentiren. Im Jahre 1873 betrug diese Einfuhr 117.276 Tonnen für 1,260.000 Thlr. Soweit die 1874er Saison vom Monate Juli an in Betracht kommt, ist das Geschäft für alle Betheiligten ein verlustbringendes gewesen. Die am Schlusse des Jahres verbliebenen Bestände waren bedeutend grösser als in Durchschnittsjahren.

An Salz waren zu Aufang 1874 unter zollamtlichem Verschluss 176.827 Ctr. als unverzollte Bestände vorhanden; im Laufe des Jahres wurden seewärts 764.192 Centner importirt, so dass die Gesammtmenge 941.019 Ctr. betrug, wovon im Ganzen 801.437 Ctr. umgesetzt wurden, nämlich: 559.873 Ctr. englisches Sudsalz, 502 Ctr. englisches Steinsalz und 241.062 Ctr. Seesalz. Im Vorjahre war der Umsatz um 160.049 Ctr. grösser.

Von dem englischen Sudsalze kamen ca. 70.000 Ctr. zur Verzollung, ca. 700 Centner zur zollfreien Abschreibung und ca. 42.000 Ctr. wurden denaturirt; ca. 200.000 Ctr. gingen auf Begleitschein I direct ins Ausland, wogegen ca. 160.000 Ctr. auf Begleitschein I und der Rest von ca. 87.000 Ctr. auf Begleitschein II nach dem Inlande versendet wurde. Von den vorhandenen 208.000 Ctrn. Seesalz wurden etwa 5000 Ctr. im Inlande zur Pökelung verwendet, alles Uebrige ging nach dem Auslande.

An Bier wurden 27.235 Ctr. ein- und 38.407 Ctr. ausgeführt, wobei der nicht unbedeutende Versand pr. Achse nicht mitbegriffen ist.

An Wein betrug die Gesammteinfuhr 39.379 Ctr., gegen 44.539 Ctr. in 1873. Wenn diese Zufuhr, bei welcher sowohl für den hiesigen Platzhandel, als auch für die Spedition der Import aus Frankreich am meisten in die Wagschale fällt, gegen das Vorjahr um ca. 5000 Ctr. zurückblieb, so erklärt sich dies einmal aus den vorhandenen bedeutenden Lagerbeständen von 70er und 71er Bordeauxweinen, andererseits daraus, dass die Bezüge der an Qualität geringen, trotzdem aber theuren 72er Weine auf den nothwendigsten Bedarf eingeschränkt wurden. Im Ganzen hat sich der Danziger Weinhandel im Laufe der Jahre immer lebhafter gestaltet, und namentlich in 1874 ist der Absatz ein lohnender gewesen.

An Steinkohlen wurden seewärts in 447 Schiffen 211.077 Tonnen und an Coaks 5335 T., zusammen 216.412 T. à 1000 Kilogr., d. i. um 50.669 T. mehr als im Vorjahre, eingeführt. Ferner langten pr. Eisenbahn auf der Ostbahnstation in Danzig 2369 T. an, die wohl grösstentheils von der Einfuhr zur See herrührten und in den Platzconsum übergingen. Auf der Eisenbahnstation in Neufahrwasser langten 165 T. an, die muthmasslich aus Schlesien importirt wurden.

Ausgeführt wurden 131.680 Tonnen (1047 T. weniger als 1873), auf Lager blieben 14.100 T. (2376 T. mehr als in 1873). Der Werth der Einfuhr betrug für Steinkohlen 1,547.800 Thlr. und für Coaks 53.350 Thlr., zusammen 1,601.150 Thlr., d. i. um 126.851 Thlr. mehr als im Vorjahre.

An Eisen wurden seewärts importirt: Roheisen 223.657 Ctr., altes Brucheisen 19.154 Ctr., zusammen 242.811 Ctr.; gegen 187.085 Ctr. Roheisen und 71.258 Ctr. Brucheisen, zusammen 258.343 Ctr. in 1873.

Die über den hiesigen Hafen importirten, nicht unbedeutenden Mengen von fabricirtem Eisen, Eisen- und Stahlwaaren etc. waren fast ausschliesslich Speditionsgut für Polen, während das hiesige Platzgeschäft sich auf den geringen Consum der Stadt Danzig und ihrer nächsten Umgegend beschränkte. Der Bedarf der Weichselstädte, Pommerns und Ostpreussens pflegt direct aus den inländischen Walzwerken gedeckt zu werden.

Seewärts wurden von derlei Artikeln importirt: 121.683 Ctr. Walz- und façonnirtes Eisen, Eisenbleche und Stahl, sowie 39.593 Ctr. Gusswaaren, Eisen- und Stahlwaaren, Anker- und Schiffsketten; ferner 8196 Ctr. Weissblech, 3179 Ctr. Eisen- und Stahldraht, 2880 Ctr. schmiedeeiserne Röhren und 4752 Ctr. zu Maschinentheilen roh vorgeschmiedetes Eisen. Von Eisenbahnschienen kamen dagegen nur 1231 Ctr. über Danzig, gegen 95.583 Ctr. in 1873.

Die Nachfrage nach geschmiedetem Eisen war eine lebhafte und konnten die kleinen Eisenhämmer in der Umgegend von Danzig den dringenden Bedarf kaum decken. Der Preis ihres Fabrikates hob sich und auch der Schmiedelohn, welcher im Jahre 1873 heruntergesetzt worden war, musste wieder erhöht werden.

Der von Danzig aus betriebene Handel mit rohem Bernstein war beinahe unverändert und im Verhältniss zu früheren Jahren wenig umfangreich. Für Cigarren- und Ansatzspitzen war ziemlich guter Begehr, ebenso für Bernstein-Schmucksachen, deren Fabrikation hier recht ausgedehnt betrieben wird.

Der Gesammtwerth des Waarenausganges betrug: seewärts 17,351.000 Thlr., stromwärts 4,822.000 Thlr., landwärts pr. Eisenbahn 16,257.000 Thlr., zusammen 38,430.000 Thlr., gegen 41,215.060 Thlr. in 1873. Der Gesammtwerth des Waaren-Einganges dagegen beziffert sich mit 47,401.600 (gegen 49,936.830) Thlr.

Im Hafen von Danzig, resp. Neufahrwasser, sind im Jahre 1874 angekommen: 330 Schraubendampfer und 1515 Segelschiffe, zusammen 1845 Seeschiffe von 527.023 Tonnen, gegen 1839 Seeschiffe mit 500.266 Tonnen in 1873.

Ausgelaufen sind: 328 Schraubendampfer und 1498 Segelschiffe, zusammen 1826 Seeschiffe von 519.642 Tonnen, gegen 1820 Schiffe mit 498.402 T. im Vergleichsjahre.

Die Danziger Rhederei bestand zu Ende 1874 aus: 104 Segelschiffen, 6 See- und 10 Flussdampfern, zusammen mit 65.082 Tonnen à 1000 Kilogr.; dagegen zu Ende 1873 aus: 108 Segelschiffen, 6 See- und 11 Flussdampfern mit 67.110 Tonnen.

Seit dem Jahre 1868, also innerhalb 7 Jahren, hat man in der Danziger Rhederei, sowohl was die Zahl als den Tonnengehalt der Schiffe betrifft, einen Rückgang bis zu 17 pCt. wahrgenommen.

Was die Stromschifffahrt anbelangt, so sind hier im Jahre 1874 flusswärts 5354 Fahrzeuge angekommen, davon 4152 beladen, 1202 unbeladen; dagegen sind stromaufwärts 5361 abgegangen, u. zw. 3145 mit Ladung, 2216 in Ballast. Im Jahre 1873 war der Verkehr lebhafter, denn man zählte 6170 angekommene und 6272 abgegangene Stromfahrzeuge.

Die Stromfrachten waren das ganze Jahr hindurch etwas höher als im Vorjahre; aber selbst diese höheren Frachten waren für die Schiffer nicht lohnend, da infolge des schlechten Wasserstandes in der Weichsel, namentlich auf russischem Gebiete, die Reisen sehr lange dauerten, weshalb auch die Schiffsknechte nur schwer und gegen wesentlich erhöhte Löhne angeheuert werden konnten.

Handelsbewegung von St. Petersburg im Jahre 1874.

St. Petersburg. Im Allgemeinen war der Handel dieses Platzes im Jahre 1874 nicht zufriedenstellend. Der Getreide-Export, obwohl bedeutender als je zuvor, ergab doch im Ganzen kein günstiges Resultat, während die Ausfuhr anderer Hauptproducte dieses Landes von Jahr zu Jahr abnimmt.

Ferner herrschte kein reger Verkehr in den meisten Importartikeln, da sich deren Einfuhr allmälig nach südlicher gelegenen Häfen der Ostsee zieht, welche in mancher Hinsicht einen bequemeren und billigeren Transportweg nach Moskau und dem Innern Russlands bieten.

Auch der Handelsverkehr dieses Hafens mit Oesterreich-Ungarn hat in den letzten Jahren an Umfang abgenommen; weder in 1874 noch im Vorjahre hat ein directer Einlauf von Kauffahrteischiffen aus österreichisch-ungarischen Häfen stattgefunden.

Wohl sind Waaren aus Triest über England, Holland und Hamburg hier eingetroffen, aber bei mangelnder directer Schifffahrt lassen sich hierüber genauere Angaben eben so wenig machen, als über die aus Oesterreich-Ungarn mittels Eisenbahn eingeführten Artikel.

Aus St. Petersburg ist auch in 1874 kein einziges Schiff nach österreichisch-ungarischen Seeplätzen abgegangen; dagegen sind 2 Schiffe unter nationaler Flagge hier eingetroffen, während in 1873 nur 1 solches Fahrzeug den hiesigen Hafen besucht hat.

Von diesen 2 Schiffen kam das eine, welches einen Tonnengehalt von 217 russischen Lasten hatte, mit Kohlen aus Hull; das zweite, 170 Lasten gross, mit Schwefel aus Girgenti. Beide nahmen von hier in Ballast die Richtung nach Wiburg, wahrscheinlich um dort Bretter zu laden.

Der Import von Olivenöl betrug in 1874 689.916 Pud, gegen 587.759 Pud im Vorjahre. Die überaus reiche Ernte im südlichen Europa, sowie die niedrigen Preise von Petroleum übten auf den hiesigen Markt einen Druck aus, der zu einer nicht unbedeutenden Baisse in diesem Artikel führte.

Italienisches Oel ging allmälig von $8\frac{1}{4}$ auf $7\frac{3}{4}$ Rubel, Waare von Malaga und Triest von 8 auf $7\frac{1}{2}$—$7\frac{1}{4}$ Rubel pr. Pud zurück. Bei einem schliesslichen Vorrath von ca. 100.000 Pud und der Möglichkeit einer ferneren Vergrösserung desselben durch billige Zufuhren machte man sich auf ein fortgesetztes Weichen der Marktpreise gefasst.

Die Preise für Petroleum fielen von $2\frac{1}{2}$ auf 2 Rubel pr. Pud zurück.

Am 1. Januar 1874 lagerten hier von diesem Artikel 69.331 Fässer; die Einfuhr während des Jahres betrug 105.399 Fässer, und am letzten December verblieben 66.886 Fässer als unverkaufter Vorrath. Demnach erreichte der Consum des Jahres 1874 107.844 Fässer oder um 23.874 Fässer mehr als in 1872, dagegen um 10.818 Fässer weniger als in 1873

Die Einfuhr von Baumwolle nach ganz Russland über die europäischen Grenzen betrug auf dem Landwege und zur See 4,099.398 Pud in 1874, gegen 3,119.901 Pud in 1873; davon entfielen auf St. Petersburg 841.137 gegen 1,159.215 Pud. Während also der Gesammtimport zugenommen hat, ist die Einfuhr nach St. Petersburg kleiner gewesen, was sich nur dadurch erklären lässt, dass Moskau seinen Bedarf mehr und mehr direct vom Auslande, mit Umgehung des hiesigen Marktes, bezieht.

Die Preise für Baumwolle haben wenig geschwankt; middling Orleans als Basis für die übrigen Sorten ist während des ganzen Jahres nur um $\frac{1}{2}$ Rubel gefallen, und galt am 31. December 9—$9\frac{1}{2}$ Rubel pr. Pud.

Die einheimische Baumwollindustrie ist in steter Ausdehnung begriffen und der Absatz ihrer Erzeugnisse an die Landbevölkerung wurde 1874 noch besonders durch eine reiche Getreide-Ernte begünstigt; leider haben aber auch in dieser Branche Concurrenz und Ueberproduction empfindliche Verluste nach sich gezogen.

Die officiellen Importlisten geben die Einfuhr von Indigo nach ganz Russland mit 50.757 Pud an, wovon auf Petersburg 12.670 Pud kommen.

Den Angaben der Indigomäkler zufolge vertheilt sich die Einfuhr der wichtigeren Sorten nach diesem Platze wie folgt:

	1874	1873
Bengal	2470 Kisten	2584 Kisten
Java	800 „	751 „
Guatemala ·	225 Suronen	175 Suronen

Die Qualität des in 1874 eingeführten Java- und Bengal-Indigo fand im Ganzen etwas mehr Beifall als in den nächstfrüheren Jahren.

Die Preise haben im Laufe der Saison wenig oder gar nicht fluctuirt, und selbst die Nachrichten über eine in Ostindien zu erwartende geringere Indigoernte übten kaum einigen Einfluss auf den Petersburger Markt aus. Erst gegen Ende des Jahres wurde eine festere Stimmung der Inhaber bemerkbar.

Bengal-Indigo bedang 110—130 Rubel, Java 115—140 Rubel pr. Pud auf Zeit. Geringe Waare aus früheren Jahren wurde mit Verlust zu 85—90 Rubel begeben. Guatemala notirte man mit 80—90 Rubel. Am Schlusse des Jahres hielt man auf etwas höhere Preise.

Die Vorräthe in erster Hand beliefen sich am letzten December auf 900 Kisten Bengal, grösstentheils unpassende Waare, und 50 Kisten Java.

Die Befürchtungen für eine kaum mittelmässige Runkelrübenernte veranlassten wieder eine namhafte, gegen das Vorjahr weit grössere Zufuhr von Colonialzucker aus Holland und Frankreich. Der Gesammtimport nach Russland betrug 325.374 (gegen 119.216) Pud, wovon auf St. Petersburg 295.963 (gegen 108.832) Pud entfielen. Das in 1874 hier eingeführte Quantum bestand aus 270.000 Pud gestossener Raffinade, 1350 Pud Javazucker und 24.613 Pud Rübenzucker aus Frankreich und Belgien.

Bei beschränktem Platzvorrath stieg hier der Marktwerth von inländischem Rübenzucker unter wiederholten Fluctuationen von 5³/₄ bis 6¹/₂ Rubel pr. Pud, doch konnte sich wegen der grösseren Zufuhren von Colonialzucker dieser Preis nicht behaupten und sank gegen den Herbst wieder auf 6¹/₄—6¹/₈ Rubel.

Gestossene Raffinaden, welche ziemlich billig einstanden, bedangen hier anfänglich 6¹/₄—6¹/₂ Rubel pr. Pud, und vertheuerten sich im Herbst bis 6³/₄ Rubel. Auch französischer und belgischer Rübenzucker fand guten Absatz zu 6¹/₈—6¹/₄ Rubel pr. Pud.

Aus einer genauen Analyse ergiebt sich, dass zwischen in- und ausländischem Rübenzucker kein wesentlicher Unterschied besteht. Mehr oder weniger aus Vorurtheil wird demnach russischer Zucker bisweilen mit 5—10 Kopeken pr. Pud höher bezahlt.

Uebrigens werden gegenwärtig die Hauptankäufe sowohl von in- als ausländischer Waare auf Lieferung geschlossen, so dass nur selten ein Locogeschäft von Bedeutung zu Stande kommt.

Infolge der ungenügenden einheimischen Zuckerproduction, die man auf ca. 8 Mill. Pud schätzt, wurden auch für das Jahr 1875 wieder namhafte Lieferungs-Contracte in gestossenen Raffinaden, ebenso wie in ausländischem Rübenzucker abgeschlossen, wozu allerdings die Zollreduction für importirten Zucker von 2·40 auf 2·30 Rubel pr. Pud mehr oder weniger beiträgt.

Von Kaffee wurden 238.392 Pud eingeführt, gegen 211.794 Pud in 1873. Das Geschäft in Kaffee, grossentheils auf den Platzconsum beschränkt, hatte hier einen ruhigen Verlauf. Nur Ceylon-Perlkaffee stieg bei kleinem Vorrathe von 17³/₄ auf 18¹/₄ Rubel pr. Pud; die übrigen Sorten sind mehr oder minder gewichen.

Am Schlusse des Jahres notirte man: gewöhnlichen flachen Ceylon mit 15 bis 16¼ Rubel, Java mit 14¾—15, Laguayra mit 14—14¾, Trillades mit 13¼—13¾, Brasil mit 11½—12½ Rubel, je nach Qualität.

Der Import von Reis erreichte 184.106 (gegen 165.681) Pud. Der Consum von Patna-Reis hat hier in den letzten Jahren überhand genommen und so ziemlich den Carolina und andere Gattungen verdrängt. Erstere Sorte bedang 2¾—3¼ Rubel pr. Pud, je nach Qualität; Java-Tafelreis 4¼—4¾, gewöhnlicher Java 2¼—2¾ Rubel pr. Pud.

Von norwegischen Häringen empfing dieser Markt 31.561 Tonnen, gegen 28.904 Tonnen im Vorjahre; von schottischen 28.527 (gegen 26.980) Tonnen, von holländischen 1263 (gegen 3770) kleine Tonnen.

Norwegische Häringe wurden je nach Qualität zu 9, 13 und 15 Rubel pr. Tonne gehandelt. Schottische, wovon der Consum bedeutend zunimmt, haben den holländischen Fisch beinahe ganz vom hiesigen Platze verdrängt; sie fanden Käufer zu 30 bis 35 Rubel für die besseren, zu 15—20 Rubel pr. Tonne für die geringeren Sorten. Der Preis für holländische war 20—32 Rubel pr. Tonne, je nach Qualität.

Schottische und holländische Häringe wurden in erster Hand geräumt; von norwegischen blieben noch 5000 Tonnen am Lager.

Der Import von Tabak beläuft sich auf 88.032 Pud, gegen 82.016 Pud in 1873. Türkischer Tabak, der früher im Transit durch Oesterreich hieher eingeführt wurde, nimmt gegenwärtig bei directer Eisenbahnverbindung mit dem Süden des Reiches grösstentheils den Weg über Odessa.

Infolge des wachsenden Verbrauchs von Papierossen ist auch die Einfuhr von türkischem Tabak in steter Zunahme begriffen. Dubeck wurde mit 100 Rubel pr. Pud und selbst höher bezahlt. Samsun u. dgl. erzielte pr. Pud 12—30 Rubel; Havana-Deckblatt, je nach Qualität, 60—200 Rubel, derlei Einlage 25—30 Rubel pr. Pud.

Die Tabakcultur im Innern des Reiches, namentlich in Saratow und Tschernigow, obwohl noch auf einer niedrigen Stufe befindlich, entwickelt sich doch allmälig. Das Product aus den genannten Provinzen findet Käufer zu 3—7 Rubel pr. Pud.

Der Import von Blei erreichte 793.530 gegen 551.070 Pud. Die Preise dieses Metalls waren im Jahre 1874 grossen Schwankungen unterworfen. Bei beträchtlichen Zufuhren fiel Locket-Blacket anfänglich von 30 auf 25¾ Rubel pr. Berkowetz, erholte sich aber später wieder infolge namhafter Einkäufe für die Regierung und schloss zu 28 Rubel.

Stolberger Blei steht ungefähr gleich im Preise mit englischem; die übrigen deutschen Marken sind um ½ Rubel pr. Berkowetz niedriger.

Von Banca-Zinn wurden 9000 Blöcke und 2200 Fässer Stangen importirt, gegen 13.902 Blöcke und 2922 Fässer in 1873. Trotz der gegen das Vorjahr geringeren Einfuhr wichen dennoch die Preise von 16 auf 11½ Rubel und erholten sich erst wieder im Spätherbst um ein Geringes.

Wie schon erwähnt, war der Export von Getreide aus diesem Hafen ansehnlicher denn je zuvor, aber nicht allgemein zufriedenstellend in seinen Ergebnissen.

Die ergiebige Ernte in sämmtlichen Productionsländern Europa's konnte nicht ohne Rückschlag auf den Petersburger Markt bleiben und hat eine Baisse fast aller Getreidearten herbeigeführt. Aber nicht blos die Entwerthung der Kornfrüchte, sondern auch manche auswärtige Fallimente verursachten empfindliche Verluste an der hiesigen Börse.

Die Verschiffungen des Jahres 1874, verglichen mit denjenigen des Jahres 1873, stellen sich also:

		1874	1873
Roggen	Tschetwert	2,781.078	2,546.284
Hafer	„	1,991.550	1.425.547
Leinsaat	„	933.826	783.239
Weizen	„	278.380	988.119
Roggenmehl	„	226.992	139.843
Buchweizengrütze	„	72.400	27.906
Gerste	„	60.730	45.131
Zusammen . .	Tschetwert	6.344.956	5,956.069

Roggen wurde grösstentheils nach Stettin und andern deutschen Ostseehäfen verschifft. Der Preis dieser Kornfrucht, in den ersten Sommermonaten noch bis 8½ Rubel pr. Tschetwert hinaufgetrieben, behauptete sich einige Zeit auf 8 Rubel; als aber immer mehr die Gewissheit hervortrat, dass die Ernte fast in ganz Europa überaus reichlich ausgefallen war, wich der Preis unaufhaltsam bis 6¾ Rubel, wozu die letzten Verschiffungen stattfanden.

Der Roggen, welcher 1874 zur Verschiffung kam, war wohl schwer an Gewicht, aber häufig nicht hinreichend gedörrt und traf nicht selten in schlechtem Zustande im Auslande ein.

Die Ernte in dieser Kornfrucht ist allerorten in Russland sehr ergiebig, aber durchgehends leicht von Qualität ausgefallen; nur einzelne Gegenden haben ein Gewicht von 118—119 Pfd. geliefert.

Die in der Ausfuhr von Weizen gegen 1873 eingetretene bedeutende Abnahme von 709.739 Tschtwrt. ist hauptsächlich den kolossalen Zufuhren zuzuschreiben, mit welchen von Amerika aus das westliche Europa und besonders England überschwemmt wurde.

Die steife Haltung der meisten russischen Eigner, welche fast während der ganzen Saison für jedes billigere Gebot unzugänglich blieben, liess keine Transaction von Bedeutung aufkommen.

Saxonka-Weizen, noch im Frühjahre mit 14½ Rubel pr. Tschtwrt. bezahlt, sank im Laufe des Sommers bis 11 Rubel, wozu die letzten Ankäufe zur Verschiffung gemacht wurden. Sibirischer Weizen ging von 12 bis auf 7½ Rubel zurück.

Die Weizenernte fiel im ganzen Reiche ergiebig aus und die Qualität des Kornes war eine vorzügliche.

Hafer, obwohl weniger getroffen von der allgemeinen Entwerthung, sank doch im Laufe der Saison von 5¼ auf 4¾ Rubel pr. Tschtwrt. von 6 Pud; leichtere Sorte im Verhältniss.

Trotzdem die Hafererntc des Jahres 1874 sowohl an Qualität als Quantität alle Erwartungen weit übertraf, zeigten sich doch die Eigner, durch lebhafte Nachfrage ermuthigt, bei dem Contracthandel auf Lieferung zurückhaltend; aber auch die Käufer fühlten sich durch die Preisforderungen abgeschreckt und zogen sich zurück.

Leinsaat wurde bei der allgemeinen Baisse ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen, und schöne Saat sank von 13—13½ auf 12—12½ Rubel, geringere Sorten von 11½ bis 12½ auf 11—12 Rubel pr. Tschtwrt. Einzelne kleine Partien von vorzüglicher Qualität wurden dennoch mit 13¾—14 Rubel bezahlt.

Die Ernte war mittelmässig, lieferte aber durchgehends schöne Saat.

Die Ausfuhr von Hanf betrug 605.155 Pud, gegen 718.334 Pud im Vorjahre. Der Absatz blieb bei weichendem Markte die ganze Saison hindurch schleppend.

Der Preis für gewöhnlichen Reinhanf begann mit 34 Rubel pr. Berkowetz und schloss im Herbst mit 32 Rubel; Ausschuss- und halbreine Waare sanken im Verhält-

niss. Das Gewicht der 1874er Ernte ist nicht befriedigend ausgefallen und lieferte dieselbe einen verhältnissmässig grossen Theil halbreinen Hanf.

Auch in Flachs, wovon 1,690.600 (gegen 1,612.122) Pud verschifft wurden, fand eine allmälige Ermässigung der Preise statt; das Geschäft in diesem Artikel war ohne Leben.

Von Pottasche wurden 250.244 (gegen 323.805) Pud exportirt. Die kleinen Zufuhren aus dem Innern gaben den Inhabern aufänglich Hoffnung auf eine Steigerung des Marktes, die aber bei jedem Versuch, höhere Preise zu erzielen, durch gleich darauf folgende Stockung der Exportfrage vereitelt wurde.

Zunächst ist dieses wohl der allgemein flauen Geschäftslage zuzuschreiben, dann aber auch der Concurrenz chemischer Surrogate, die im Auslande die Pottasche zu verdrängen anfangen. Prima Kasan'sche Pottasche wich im Sommer von 24—23½ Rubel pr. Berkowetz, erfuhr sodann im Herbst eine kurze Besserung bis 25 und 25½ Rubel und ging noch vor Schifffahrtende bis auf 23 Rubel zurück, um endlich mit 24 Rubel das Jahr zu beschliessen.

Die Ausfuhr von Talg, der früher der bedeutendste Exportartikel war, hat gegen das Vorjahr abermals beträchtlich, und zwar von 687.632 auf 357.460 Pud, abgenommen. In der ersten Hälfte der Saison war der Umsatz äusserst matt; trotzdem die Platzvorräthe erschöpft waren, blieb dennoch die Stimmung gedrückt und die Contracte auf August-Lieferung wurden zu den niedrigsten Preisen des Jahres, nämlich zu 44½ bis 45 Rubel pr. Berkowetz, für primagelben Lichttalg abgeschlossen.

Die besseren Nachrichten aus London führten im September auch hier eine Steigerung herbei, welche im October ihren höchsten Punkt erreichte, und zwar 48 Rubel pr. Berkowetz, ein Preis, der sich bis nach Schifffahrtsschluss behauptete.

Von Hanföl wurden 6675 (gegen 2142) Pud verschifft. Bei reichlichen Zufuhren hätte das Geschäft ohne Zweifel grössere Dimensionen angenommen, wenn nicht durch den Umfang des hiesigen Platzbedarfes die Preise zu hoch hinaufgetrieben worden wären, um zu regelmässigen Bezügen des Auslandes Rechnung zu lassen.

Den niedrigsten Stand erreichte der Markt im Juli mit 3½ Rubel pr. Pud für gebrackte Waare. Von da an erfolgte auf die Berichte über eine schlechte Ernte in den südlichen Provinzen, welche sich aber später als übertrieben erwiesen, eine Steigerung bis 4 Rubel, gegen Schifffahrtsschluss ging jedoch der Preis wieder auf 3¾ Rubel für gebrackte und auf 3½ Rubel für ungebrackte Waare zurück.

Juchten wurde in einer Menge von 6395 Pud (gegen 9229 Pud in 1873) verschifft. Die Nachfrage war während des ganzen Jahres infolge des darniederliegenden Geschäftes in Deutschland sehr schwach, und auch die von den Inhabern bewilligte Ermässigung der Preise für einzelne Sorten, namentlich für Sortimentwaare, vermochte nicht den Absatz zu fördern.

Auch in Bezug auf Borsten, wovon die Ausfuhr 77.688 Pud (gegen 60.216 Pud im Vorjahre) betrug, sind nur schleppendes Geschäft und weichende Preise zu verzeichnen.

Von Hausenblasen wurden 4389 Pud verschifft. Die Preise dieses Artikels waren vielfachen Schwankungen unterworfen.

Während die Ausfuhr der meisten russischen Hauptproducte (Getreide ausgenommen) von Jahr zu Jahr abnimmt, gewinnt der Export von Holz nach und nach mehr Ausdehnung. Von Brettern wurden in 1874 725.434 Standard-Dutzend verschifft, gegen 642.529 Standard-Dutzend in 1873. Die Preise sind seit dem letztgenannten Jahre wieder etwas gestiegen. Prima-Bretter wurden diesmal mit 6·40—8·50 Rubel und Secunda mit 5·15—6·50 Rubel pr. Standard-Dutzend bezahlt.

Auf die flaueren Berichte aus England, wo sich viel Holz angesammelt hatte, erfolgte zwar auch hier im Herbst eine periodische Baisse, doch hat sich der Markt bis zum Jahresschlusse wieder erholt.

Die Regierung hat hohe Preise für den Verkauf von Waldterrain im Innern ausgesetzt, ein Umstand, der wenigstens für die Zukunft nicht ohne Einfluss auf die Holzpreise bleiben wird.

Der Werth der Ausfuhr von Edelmetallen in Münzen und Stangen betrug im ganzen Reiche 16,338.012 Rubel, derjenige der Einfuhr 15,628.550 Rubel. Die Staatsbank hat den Tarif für Gold und Silber neuerdings herabgesetzt, eine Massregel, welche von mancher Seite als ein weiterer Schritt auf der Bahn zur Herstellung des Paricourses zwischen Silber- und Papierrubel betrachtet wird.

Der Börsenpreis des halben Imperials war im Jahre 1874 keinen grossen Schwankungen unterworfen, er stand zwischen 5·96 und 5·88 Rubel und schloss zu 5·90 Rubel.

Auch die Wechselcourse haben im Laufe des Jahres keine grossen Veränderungen erfahren. London eröffnete zu $32^3/_4$ d. pr. Rubel, stieg sodann mit geringen Abweichungen bis $33^5/_8$ und schloss zu $33^1/_2$ d.

Das weniger stark angebotene Exportpapier könnte freilich noch einen weiteren Druck auf den Stand unserer Wechselcourse ausüben, doch hat die Rubelvaluta schon eine Stabilität erlangt, die schwerlich eine Baisse unter ein gewisses Niveau zulassen dürfte.

Der Geldmarkt war durchgehends ziemlich willig. Bis in den März schwankte der Disconto noch zwischen 8—$6^1/_2$ pCt., sank aber dann mit geringen Abweichungen bis auf $6^1/_2$ und $5^1/_4$ pCt., je nach Qualität der Briefe.

Die Fondsbörse entwickelte im Jahre 1874 ein reges Leben und hat in den meisten Effecten eine ergebliche Hausse aufzuweisen. Zwar wühlte auch der Schwindel in manchem Speculationspapier und namentlich in den Obligationen der beiden Prämien-Anlehen, es wurde aber doch viel Geld in soliden Fonds angelegt.

Das russische Eisenbahnnetz breitet sich immer mehr aus, und die projectirten zwei Linien nach dem Osten und Norden des Reiches lassen in eine Zukunft blicken, wo sich neue Quellen für den inneren und auswärtigen Verkehr eröffnen dürften, namentlich mit Bezug auf eine grössere Ausbeute von Eisen aus dem Uralgebirge.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Genf im Jahre 1874.

Genf. Der diesseitige Handel im Allgemeinen und die industrielle Thätigkeit sind im Jahre 1874 gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Man nimmt an, dass weniger locale Verhältnisse, als vielmehr ein allgemeiner Zustand der Erschöpfung, welcher sich mehr oder weniger fast überall fühlbar macht, hieran Schuld trägt.

In Getreide wurde eine gute Mittelernte erzielt und namentlich Winterfrucht lieferte ein ausgezeichnetes Resultat. Die Getreidepreise stellten sich gegen das Vorjahr um 25—30 pCt. niedriger, was im Cerealienhandel zu empfindlichen Verlusten führte.

Die Weinlese war im Allgemeinen eine gute, ungeachtet in einigen Gegenden durch die Maifröste und Hagel Schaden verursacht wurde. Im Wadtlande war der Mittelpreis von la Côte 85, von Lavaux 65 Cents. das Schweizer Mass.

Die Reblaus hat sich bis jetzt im diesseitigen Bezirke nur an zwei Punkten und auch da blos in geringer Ausdehnung gezeigt. Trotzdem beschäftigen sich Regierung und landwirthschaftliche Gesellschaften mit dem Studium dieses Insectes und mit der Auffindung der Mittel, dasselbe zu bekämpfen.

Nach den neuesten Aufnahmen besitzt die Schweiz 100.000 Aren Weinpflanzungen, deren jährliches Erträgniss auf 40 Mill. Francs geschätzt wird.

Der Viehstand hatte im Jahre 1874 in zahlreichen Ortschaften dieses Bezirkes durch die Maul- und Klauenseuche, zeitweise auch durch einzelne Pestfälle zu leiden. Die Entschädigung, welche im Canton Wadt den Hornviehbesitzern für die durch Abkeulung herbeigeführten Verluste gezahlt wird, berechnet sich für 1874 auf 122.400 Francs. Diese Ausgabe sucht man durch eine Steuer von 1 Frcs. 60 Cents. per Stück Hornvieh von 2 und mehr Jahren hereinzubringen, und es werden auf diese Art 62.570 Stück Vieh besteuert.

Die Käsepreise sind bedeutend gesunken, trotzdem ganz besonders in der deutschen Schweiz bedeutende Quantitäten Milch zur Bereitung von condensirter Milch in Verwendung kommen. Dieser letztere Industriezweig prosperirt in einer kaum noch vorgekommenen Weise.

In neuerer Zeit wurde die kleine, einem Privaten in Vevey (Canton Wadt) gehörige Fabrik zur Bereitung von Milchmehl in ein grossartiges Etablissement mit bedeutendem Betriebscapital umgestaltet.

Dieser mit der condensirten Milch concurrirende Artikel soll einen so bedeutenden Absatz finden, dass trotz aller Thätigkeit die Aufträge nur zum Theil ausgeführt werden können. Die Milchversuchstation, die früher in Thun thätig war, ist nun unter der bisherigen tüchtigen Leitung nach Vevey verlegt worden.

Der künstlichen Fischzucht wird im Canton Wadt volle Aufmerksamkeit zugewendet. In Roveraz ist eine Fischbrutanstalt in voller Activität.

Seit einigen Jahren werden in Yverdon (Canton Wadt) Pferde-Ausstellungen abgehalten, welche von der Gesellschaft für die Verbesserung der Pferderacen eingeführt wurden. In der Ostschweiz hat diese Gesellschaft sicher Vieles zur Verbesserung der Schweizer Race beigetragen.

Die günstige Ernte von 1874 und ganz besonders der Ueberfluss an Getreide in andern Ländern haben glücklicherweise dazu mitgewirkt, die üblen Folgen eines schlechten Jahres für den Kleinhandel und die Industrie abzuschwächen. In jedem Falle hat das dazu beigetragen, einer ferneren Erhöhung der Lebensmittelpreise, die für gewisse Gegenstände der ersten Nothwendigkeit ohnehin bereits einen drohenden Grad erreicht hatte, Einhalt zu thun.

Diese Theuerung der Lebensbedürfnisse hat zuletzt auch gute Folgen gehabt, denn man suchte nach Mitteln, um dem Uebel zu steuern, und kam auf die Gründung cooperativer Gesellschaften, welche dem Arbeiter, dem Kleinhändler und dem kleinen Rentier die Waaren um 15—20 pCt. billiger zur Verfügung stellen können. Gegenüber einer Coalition von Fleischhauern wurden auf Actien gegründete cooperative Fleischbänke errichtet, die alsbald eine Verminderung der Fleischpreise herbeiführten.

Seit ungefähr anderthalb Jahren werden in Genf auf zwei von der Stadtgemeinde an eine concessionirte Gesellschaft überlassenen öffentlichen Plätzen täglich Lebensmittelversteigerungen abgehalten. Die Vortheile, welche dadurch sowohl dem Erzeuger als dem Consumenten geboten werden, haben sich hier in praktischer Weise dargethan, denn das kaufende Publicum zahlt jetzt alle zur Versteigerung kommenden Lebensmittel um 25—30 pCt. billiger, als sie früher von den Zwischenhändlern feilgeboten wurden.

Die in der französischen Schweiz bestehenden Industrien hatten mehr oder weniger durch geringeren Absatz zu leiden. In Bijouterien, einem der ersten Industriezweige von Genf, wurde nicht halb so viel als in einem guten Mitteljahre abgesetzt. Die italienische Concurrenz schadet dieser Branche, die hier mit hohen Arbeitslöhnen zu kämpfen hat.

Ebenso litt auch, obwohl in geringerem Masse, die Uhrmacherei. Der Absatz nach Amerika und Italien war gering, nach Spanien fast Null. Der Canton Neufchâtel beschäftigt 16.464 Uhrmacher, Wadt 14.135, Genf 3618. In Musikdosen war der Verkauf fortwährend gut.

Die seit einigen Jahren in Genf etablirten Fabriken für Luxusholzschnitzereien hatten ebenso wie die hier bestehende Waffenfabrik durch geringe Nachfrage zu leiden.

Die Maschinenfabriken im Canton Wadt scheinen das ganze Jahr hindurch mit Gewinn gearbeitet zu haben.

Das Geschäft in gegerbtem Leder war im Laufe des Jahres 1874 flau, am Schlusse desselben geradezu schlecht. Die Ursache davon liegt ohne Zweifel in der ungünstigen Lage der amerikanischen Märkte.

Die Fabrikation von Maschinen für Tunnelbauten, eine in Genf neu eingeführte Industrie, scheint Aussicht auf Erfolg zu haben.

Das Genfer Etablissement für die Fabrikation von optischen Instrumenten und Mikroskopen arbeitete in 1874 wie in den früheren Jahren mit Erfolg.

Die Cigarrenfabriken in Genf, Vevey und Grandson hatten fortwährend Beschäftigung. Der Absatz in der Schweiz war ein normaler.

In Genf und um den Genfersee entwickelte das Bauhandwerk eine grosse Thätigkeit. Trotz der unzähligen Neubauten und der Vergrösserung der Stadt sind die Miethzinse noch immer sehr theuer.

Die Erbschaft des Herzogs von Braunschweig hat ohne Zweifel viel dazu beigetragen, um den Verschönerungsarbeiten und den Bauten für die öffentliche Nützlichkeit in der Stadt Genf einen neuen Aufschwung zu geben. Die Anlage neuer Schulgebäude, der Bau eines Theaters, einer medicinischen Schule, die Verschönerung von Promenaden etc. sind zum Theil dieser Erbschaft zu verdanken.

Die Hôtelindustrie, welche in der Schweiz so grosse Dimensionen angenommen hat, ist nicht mehr so lucrativ, wie vor einigen Jahren, wo Mangel an comfortablen Gasthöfen herrschte. Fast steht zu befürchten, dass man mit den Hôtelbauten zu weit gegangen ist; denn bereits jetzt weiss man, dass von all' den luxuriös und bequem eingerichteten Musterhôtels sich nur wenige gut verzinsen. Die Hôtels zweiten Ranges, welche das ganze Jahr hindurch frequentirt werden, sind in jedem Falle viel einträglicher. In Genf zählte man im Jahre 1874 ungefähr 38.000 Fremde.

Der Kleinhandel, der in den Städten am Genfersee von ziemlicher Bedeutung ist, klagte im Jahre 1874 über schwachen Umsatz. Die bemittelte Classe und die Fremden, welche gewöhnlich in bedeutendem Masse den Handel mit Luxusartikeln unterstützen, kauften diesmal nur geringere Waare und auch weniger als sonst.

Der Handel in couranten Waaren hatte ebenfalls zu leiden, und zwar infolge des Stillstandes mehrerer Fabriken und der Unthätigkeit so mancher Ateliers.

Bei dem Grosshandel in Colonialwaaren und Feldfrüchten kamen während der ersten Jahreshälfte viele Verluste vor.

Es verdient hervorgehoben zu werden, dass sowohl der Gross- als der Kleinhandel diese Calamitäten ertrug, ohne sich dadurch entmuthigen zu lassen, weshalb auch keine grösseren Zahlungseinstellungen zu verzeichnen sind. Im Detailhandel wurde eine glückliche Einrichtung getroffen, welcher es vielleicht zahlreiche Kleingeschäfte zu danken haben, dass sie der Geldklemme des Jahres 1874 glücklich entronnen sind.

Dieselbe besteht in der Reform des Credits auf langen Termin, der nach und nach sich zu einem wahren Missbrauche herangebildet hatte. Diese vorzügliche Massregel ist ohne Zweifel dem Beispiele der cooperativen Gesellschaften zu verdanken, welche nur gegen comptante Zahlung verkaufen, und deren System im diesseitigen Bezirke sich zu verbreiten beginnt.

Es wurde festgestellt: 1. auf den gleichzeitig mit der Waare zu liefernden Bulletins die Worte: „Zahlbar bei Beginn eines jeden Trimesters“ zu verzeichnen, und 2. den Clienten die Rechnungen bei Beginn eines jeden Trimesters zu liefern und deren prompte Zahlung zu fordern.

Die Einfuhr von Körnerfrüchten aus Oesterreich-Ungarn nach der französischen Schweiz war im Jahre 1874 sehr gering. Böhmisches und Wiener Bier findet hier nicht unbedeutenden Absatz. Glaswaaren, wenn deren Form dem hiesigen Geschmacke angepasst ist, wären sehr gesucht. Luxuslederwaaren, Handschuhe und ganz besonders Wiener Schuhwaaren fanden hier das ganze Jahr hindurch bereitwillige Käufer.

Obwohl der Handel und die Industrie im Jahre 1874 wenig florirten, so hatte doch die Geschäftsstockung keinen Einfluss auf die Gebarung der Banken, welche in ausserordentlicher Weise prosperirten.

Der Handel mit öffentlichen Werthpapieren hat ganz besonders in Genf einen sehr bedeutenden Aufschwung genommen. Die prompte Deplacirung des Capitals, verursacht durch grosse Operationen, welche oft mittels einer einfachen telegraphischen Depesche perfect werden, bringt jedoch häufig eine volle Umwälzung in den Handel.

Während es früher zu jeder Zeit leicht war, am hiesigen Platze Wechsel auf England, Frankreich und Belgien zu vortheilhaften Preisen zu finden, sind dieselben jetzt zu gewissen Zeiten selten und theuer. Wechsel mit langer Sicht auf Frankreich sind fast gar nicht al pari zu erhalten. Die Verbreitung der Checks mag übrigens auch nicht wenig zur Verminderung des Wechselverkehres beigetragen haben.

Die Seltenheit des Goldes hat sich im Laufe des Jahres 1874 zu wiederholtenmalen auf diesem Platze fühlbar gemacht. Man schreibt dies zum Theil dem Umstande zu, dass täglich bedeutende Quantitäten 20-Francsstücke für die Bijouterie- und Uhren-Industrie zur Schmelze kommen.

Der Escompte erfuhr bedeutende Schwankungen und stand zwischen 3 und 6½ pCt. Diese Veränderungen müssen aber nicht so sehr örtlichen Verhältnissen, als den fremden Märkten, mit welchen sich die hierländigen Plätze auf gleichem Niveau zu halten veranlasst sind, zugeschrieben werden.

Der Zinsfuss der Genfer Sparcasse war 4 pCt.; ihr Geldumsatz betrug 16 Mill. Francs.

Die vor Jahren durch die französische Regierung concessionirte Eisenbahnlinie Annecy-Annemasse-Thonon-Bouveret scheint nun endlich auf Grund neuer Studien zur Ausführung zu kommen. Von der Inangriffnahme dieses Baues hängt derjenige der kurzen Linie Genf-Annemasse ab.

Die seit Jahren geplanten Projecte einer Halbgürtelbahn, welche den Bahnhof der Lyon-Genfer Linie mit der projectirten Bahn Annemasse-Genf zu verbinden berufen wäre, scheinen nun der Ausführung näher gerückt. Die Vorstudien für diese Verbindungsbahn haben bereits begonnen.

Das Project des Durchstiches des Simplon hat ebenfalls Consistenz gewonnen. Die von fachkundiger Seite vorgenommenen Studien haben nachgewiesen, dass von allen Gebirgszügen, welche Italien gegen Norden umgeben, der Simplon durch die günstigen Dimensionen seiner Basis, durch seine Configuration und die Natur seiner Elemente sich für einen Tunnelbau am besten eignen müsste. Wenn auch die Kosten desselben sich sehr hoch stellten, so würden dieselben durch die Eingangstracen, welche ohne grosse Gefälle in Windungen nach dem hochgelegenen Tunnel zu führen hätten, bedeutend gemindert.

Die Simplonbahn würde eine kürzere Verbindung zwischen England, Paris, Lyon, Genf, Basel und der lombardischen Ebene herstellen, als die bis jetzt bestehende Linie, und die französische Schweiz, ganz besonders aber Genf, würde zum Durchgangspunkte für zwei Drittel der Reisenden und Waaren von Frankreich, dem linken Rheinufer, Belgien und England nach Italien.

Ein anderes neues Project ist die Anlage von Localbahnen am Fusse des Jura über Genf und Fernex an die Wadtländer Grenze, mit Anschluss an die Jougne-Linie.

Es sollen bei dieser Linie mit Anwendung von bedeutenden Steigungen, kleineren Radien und verengten Spurweiten bedeutende Ersparnisse im Baue erzielt, ferner

Verwaltungs- und Betriebsauslagen verringert, sowie das Fahrmaterial vereinfacht werden.

Man scheint sich bei der Anlage der Localbahnen die Aufgabe zu stellen, das durch die gewaltigen kostspieligen Eisenbahnen gestörte Gleichgewicht in den Bevölkerungs-, Wohnungs- und Erwerbsverhältnissen wieder herzustellen. Es soll der Zug der Landbevölkerung nach den Städten gemässigt und vielleicht eine Rückströmung herbeigeführt werden.

Die 4 Stunden lange, schmalspurige Bahn von Lausanne nach Echallens, welche bis Yverdon und Payerne ausgedehnt wird, kann als erste Localbahn in der Schweiz für einfachen Bau und wohlfeilen Betrieb als Muster dienen. Die Zwischenstationen bestehen aus kleinen Bretterhütten; die Billets werden in dem benachbarten Wirthshause ausgegeben; die Bahnwärter sind auf eine sehr geringe Zahl beschränkt.

Die Schwellen und Schienen sind auf den Rand der Landstrasse gelegt. Als Locomotiven werden eigentliche Locomobile angewendet; die Personenwagen sind schmal, haben nur 2 Bänke rechts und links längs der Wand und mittendurch einen Gang. Für die I. Classe sind Polster auf den Bänken, für die II. Classe leere Bretter angebracht.

Mit Ausnahme eines Bahnhofes in Lausanne, der fast mitten in der Stadt liegt, ist auf dieser Linie vom Baue der Bahnhöfe Umgang genommen. Für gewisse Gegenden sind solche Bahnen sehr praktisch.

Zwischen Ouchy und Lausanne ist eine Bahn im Baue, die zur Hälfte pneumatisch, zur Hälfte Drahtseilbahn sein wird.

Die Genfer Tramways sollen um 7 ½ Kilometer durch die innere Stadt verlängert werden.

Die Dampfschifffahrt auf dem Genfersee hat sich in den letzteren Jahren bedeutend entwickelt. Die Compagnie Générale de Navigation verfügt nun über 12 Räderschiffe, von denen einige an Comfort und Schnelligkeit nichts zu wünschen übrig lassen.

Seit dem Jahre 1874 betreibt eine neue Gesellschaft mit Schraubendampfern den Localdienst auf dem kleinen See. Diese ungefähr 200 Passagiere fassenden Dampfer vermitteln den örtlichen Verkehr zwischen der Stadt und den an beiden Ufern gelegenen Seestationen zu dem sehr billigen Fahrpreise von 5 Cents. pr. Kilometer und leisten den Uferbewohnern vorzügliche Dienste. Die Gesellschaft, welche sich „Société des Mouches“ nennt, verfügt bis jetzt über 3 Dampfer, die Anzahl derselben soll jedoch vermehrt und der Dienst auch auf den grossen Genfersee ausgedehnt werden.

Die Markt- und Getreidehallen in Genf haben ihren Zweck, den Körnerhandel zu befördern und zu erleichtern, bis jetzt noch nicht vollkommen erreicht. Wenn einmal deren Entrepôts durch einen Schienenweg mit dem Bahnhofe der Lyoner Linie verbunden und ein neuer Bahnhof auf dem linken Rhone-Ufer hergestellt sein wird, dann werden mit diesem Unternehmen gewiss die besten Resultate erzielt werden.

Die hier im Jahre 1872 mit bescheidenen Geldmitteln unter dem Namen „La Génevoise“ gegründete Rückversicherungs-Gesellschaft gegen Feuer- und Transportschäden macht glänzende Geschäfte. Im letztverflossenen Frühjahr wurde eine Capitalsvermehrung als zweckmässig befunden und arbeitet diese Gesellschaft jetzt unter ausgezeichneter Leitung mit einem Capital von 5 Mill. Frcs.

Eine zweite, denselben Namen führende Lebensversicherungs-Gesellschaft, ebenfalls mit einem Capital von 5 Mill. Frcs., ist seit dem Jahre 1873 auf hiesigem Platze mit Erfolg thätig. Diese beiden Gesellschaften bieten als solide und gut geleitete Unternehmungen volle Sicherheit.

In Neufchâtel befindet sich eine Rückversicherungs-Gesellschaft und im Wadt ist ausser der cantonalen Zwangsversicherungs-Gesellschaft für Gebäude, welche für 1875 die Prämie auf 1 pCt. festsetzte, auch eine Lebensversicherungs-Gesellschaft „La Suisse“ thätig.

Alle grösseren Versicherungsgesellschaften Frankreichs sind in Genf durch Agenten vertreten.

Hier sei noch hervorgehoben, dass in fast sämmtlichen Städten des Wadtlandes und des Cantons Neufchâtel gemeinnützige Unternehmungen, als: Cantonsvereine, cooperative Schlächtereien, Speiseanstalten, Hilfs- und Krankencassen, Kindergärten, bestehen, welche, wenn auch nur über ein kleines Actiencapital verfügend, von eminentem Nutzen sich erweisen.

Lausanne besitzt seit Jahren eine gegenseitige Unterstützungscasse für Männer; in neuerer Zeit wurde dort ein ähnliches Institut auch für Frauen gegründet.

Eine vor ca. 2 Jahren in Genf gegründete gegenseitige Sparcasse, besonders für die Jugend berechnet, nimmt Einlagen bis zu 20 Cents. gegen Verzinsung an.

Die Genfer Gesellschaft zur Verhinderung des Missbrauches bei Verabreichung von Almosen zählt 1300 Mitglieder und besitzt ein eigenes Journal.

In neuerer Zeit hat sich in den Cantonen der französischen Schweiz eine Gesellschaft zum Schutze von Schweizer Gouvernanten und Dienstmädchen, die im Auslande Verdienst suchen, gegründet. Man glaubt dadurch den seit einer Reihe von Jahren vernehmbaren Klagen über die schlechte Behandlung, welche diese Personen in der Fremde zu erfahren haben, zu steuern.

In Genf und Freiburg bestehen Vereine junger Kaufleute, die in ihren öffentlichen Versammlungen Sprachunterricht pflegen, Discussionen und Vorträge halten.

Im Canton Genf wurde während der letzten Jahre für den Volks- und höheren Unterricht viel geleistet. Ausser der Errichtung zahlreicher Schulen auf dem Lande wurden in der Stadt wahre Mustergebäude für die Elementarschulen errichtet und auf das Zweckmässigste ausgestattet. Die hiesige Universität wird durch eine medicinische Schule erweitert. Von den Ausgaben dieses kleinen Cantons pr. 4,600.000 Frcs. entfällt die stattliche Summe von 857.000 Frcs. auf den öffentlichen Unterricht.

Der durchschnittliche Jahresgehalt der Schullehrer beträgt jetzt im Canton Genf 2400 Frcs. (im Jahre 1871 1058 Frcs.); Neufchâtel 1165 Frcs.; Wadt 1.068 Frcs.; Freiburg 980 Frcs. (im Jahre 1871 793 Frcs.); Wallis 165 Frcs.

Während der Wintersaison lässt die Genfer Regierung im Universitätsgebäude durch die ersten Kräfte der hiesigen Universität zahlreiche Abendvorträge und Conferenzen abhalten, welche sich eines sehr starken Zuspruches zu erfreuen haben.

Schifffahrt und Handel von Alicante im Jahre 1874.

Alicante. Nur langsam erholte sich dieser Platz von allen den Heimsuchungen, die ihm während der letzten Zeit und namentlich im Jahre 1873 beschieden waren. Auch die in der Provinz Alicante gelegene namhafte Fabriksstadt Alcay verspürt noch immer die Nachwirkungen der erlittenen Unbilden.

An Daten für eine ins Detail gehende Darstellung der Handelsverhältnisse fehlt es gänzlich; nur bezüglich der Schiffsbewegung sind Nachweise vorhanden, aber auch da bietet die angegebene Tonnenzahl keinen verlässlichen Massstab für die Thätigkeit der Seefahrzeuge im Waarenverkehr, weil eben viele Schiffe nur theilweise und überhaupt karg beladen ein- und ausliefen und viele Dampfer wieder hauptsächlich dem Transporte von Reisenden dienten.

Im Vergleich der letzten 2 Jahre stellt sich der Hafenverkehr im Allgemeinen wie folgt:

Jahre	Im Ganzen Schiffe	Tonnen	Darunter Fremde Schiffe	Tonnen
1874	2556	336.567	376	87.808
1873	2644	302.047	454	70.118

Dem Jahre 1873 gegenüber erscheint wohl die letztjährige Frequenz von Schiffen unter fremden Flaggen um 78 niedriger; dies gleicht sich aber durch den relativ grösseren Tonnengehalt (17.690 Tonnen mehr) wieder aus.

Die folgende Tabelle giebt die Schiffsankünfte der beiden Jahre im Einzelnen:

Flagge	1874 Schiffe	1874 Tonnen	1873 Schiffe	1873 Tonnen
Spanische	2180	248.759	2190	231.929
Französische	172	29.845	224	23.947
Englische	106	36.601	87	25.677
Italienische	52	7.652	115	11.859
Schwedisch-norwegische.	22	6.140	17	4.763
Amerikanische	6	3.496	3	2.055
Holländische	5	874	3	915
Russische	6	1.383	1	186
Oesterreichisch-ungarische	3	615	.	.
Portugiesische	2	752	2	187
Griechische	1	261	.	.
Dänische	1	189	.	.
Deutsche	.	.	2	529
Im Ganzen . .	2556	336.567	2644	302.047

Von nationalen Schiffen liefen nur 3 mit zusammen 615 Tonnen aus Marseille unbeladen ein und gingen mit Getreide dahin zurück.

Die Ankünfte unter englischer Flagge überhaupt, insbesondere jedoch die Anzahl der derselben angehörenden Dampfer erhöht sich in diesem Hafen von Jahr zu Jahr.

Als Hauptproducte für den Export erwiesen sich auch in 1874 vor Allem unsere in Italien und Frankreich auch zur Mischung stets begehrten Weine, welche sich bekanntlich durch ihren Alkoholgehalt und ihre schöne Farbe auszeichnen.

Die hier producirten Oele rivalisiren mit denen Andalusiens und überbieten sie an Qualität. Sehr gesucht sind auch die als besonders gute Sorte bekannten Mandeln und die Alicantiner schwere Gerste.

Endlich ist die Espartofaser zu erwähnen, welche nach England und Deutschland exportirt wird, wo dieselbe zur Papierfabrikation dient und zunehmender Beliebtheit sich erfreut.

Die Tucherzeugnisse von Alcay concurriren bestens mit jenen von Tarrasa und Sabadell in Catalonien. Schreib- und Cigarrettenpapier wird in grossen Mengen nach dem Innern Spaniens, den spanischen Colonien und nach Amerika ausgeführt. Das Gleiche geschieht mit den Sparto- und Felper-Fabrikaten, welche, wie: Teppiche, Schnüre u. dgl., selbst in Frankreich guten Absatz finden.

Die Weinausfuhr nach Frankreich war in der ersten Hälfte 1874 belebt, doch die sehr ergiebige Weinernte daselbst stellte jede weitere Nachfrage nach diesem Artikel ein. Das Getreide, welches 1873 wegen der Hafensperre anderwärts nicht zur Verladung kommen konnte, musste den Weg über Alicante nehmen, was aber später nicht mehr der Fall war. Die Ernte von Gerste und Mandeln war geringer denn je.

Alicante kam im Jahre 1874 wieder mehr als Einlaufstation für Madrid zur Geltung, weil die Eisenbahn dahin, mit Ausnahme einer dreiwochentlichen theilweisen Unterbrechung, stets offen gehalten werden konnte.

Die Mittelpreise in 1874 waren: süsser Wein 7—8 Realen pr. Cantaro oder 11 $^1/_2$ Liter, Secco nur 5—6 Realen; Weizen 126 Realen pr. Cahiz oder 130 Kilogr.; Mandeln 750 Realen pr. Last von 120 Kilogramm.

Volkswirthschaftliche Lage Portugals.

Lissabon. Portugal hat während der letzten zwei Decennien in jedem Zweige der Volkswirthschaft ganz besondere Fortschritte gemacht.

In den Staatseinnahmen ergab sich eine bemerkenswerthe allmälige Steigerung, wie aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich wird:

Jahr	Mill. Reïs	Jahr	Mill. Reïs
1850/51	10.260	1871/72	18.464
1855/56	11.866	1872/73	20.291
1860/61	12.505	1873/74	22.879
1865/66	17.355	1874/75	22.304
1870/71	17.686	1875/76	23.153

Zugleich mit dieser Steigerung der Staatseinkünfte erhöhten sich die inneren Hilfsquellen des Landes, vermehrte sich das verfügbare Capital. Das Vertrauen wuchs von Jahr zu Jahr und anhaltend stieg die portugiesische Rente. Zu Ende 1870 mit 33 notirt, kam sie 1871 auf 39, 1872 auf 43, 1874 auf 48 und hat im Laufe des Jahres 1875 bereits den Cours von 50 stark überschritten.

Dadurch, dass die verfügbaren Capitalien sich mehrten, wurde das Entstehen zahlreicher Etablissements und Actienunternehmungen wesentlich begünstigt.

Die folgenden auf die Jahre 1862 bis 1872 bezüglichen Daten können für die Stetigkeit des Fortschrittes umsomehr zum Belege dienen, als bis 1871 nur 3 Hauptbanken thätig waren:

Jahr	Geldumlauf Mill. Reïs	Wechselescompte Mill. Reïs	Pfanddarlehen Mill. Reïs
1862	3.182,709.225	8.588,189.716	2.531,307.045
1867	3.288,800.407	15.466,389.037	6.669,206.971
1872	5.692,555.937	14.847,872.340	5.588,189.513

Jahr	Depôts Mill. Reïs	Notenumlauf Mill. Reïs
1862	4.405,729.165	2.640,665.000
1867	6.836,473.564	2.116,832.500
1872	10.759,995.530	3.268,979.000

Darnach hat sich seit 1862 der Geldumlauf und Wechselescompte um mehr als 70 pCt., die Summe der Depôts um mehr als 140 pCt., dagegen der Notenumlauf nur um etwas über $^1/_5$ erhöht.

Beachtenswerth ist die Ein- und Ausfuhr von gemünztem Golde seit 1865:

Jahr		Einfuhr	Ausfuhr
1865	Reïs	390,587.500	3.585,245.400
1866	„	1.959,197.800	1.815,574.400
1867	„	331,217.600	1.366,014.100
1868	„	638,282.800	1.779,328.100
1869	„	301,087.500	126,256.700
1870	„	1.140,892.000	68,763.000
1871	„	3.591,404.000	44,627.000
1872	„	1.795,255.000	74,986.000
1873	„	3.907,193.000	46,383.000

Die allgemeine Ein- und Ausfuhr von Handelsgütern ist gestiegen und gleicht sich beiläufig aus. Es betrug nämlich der Werth der:

Jahr	Einfuhr Mill. Reïs	Ausfuhr Mill. Reïs
1868	24.821	18.040
1869	22.592	17.812
1870	25.341	20.293
1871	27.164	21.461
1872	29.124	23.240
1873	32.411	23.991

Die Einnahmen der einzelnen Zollämter haben seit 1864 eine fortwährende Steigerung aufzuweisen, wie aus nachstehenden Daten ersichtlich wird:

Jahr	Municipal-Zollamt Reïs	Zollämter der anliegenden Inseln Reïs	Zollämter des Continents Lissabon Reïs	Zollämter des Continents Porto Reïs
1864/65	1.090,622.407	275,717.873	2.753,452.697	2.470,293.650
1865/66	1.218,612.249	361,339.923	4.388,954.929	2.310,096.696
1866/67	1.221,987.239	378,986.095	4.293,051.356	1.907,142.388
1867/68	1.126,636.791	377,146.638	4.319,154.314	2.236,161.092
1868/69	1.213,849.835	390,995.869	4.510,071.937	2.001,558.561
1869/70	1.322,747.646	381,799.750	4.287,525.418	2.143,197.670
1870/71	1.311,569.741	392,072.071	4.033,072.971	2.239,249.516
1871/72	1.242,690.703	464,332.993	4.455,418.324	2.544,302.084
1872/73	1.267,230.335	456,169.506	4.908,101.890	3.071,507.651
1873/74	1.311,183.157	522,989.083	5.307,853.402	3.571,593.520

Die Einnahmen der Eisenbahnen erfreuen sich gleichfalls einer stetigen Vermehrung, welche mit der Vervollständigung des inneren Netzes noch weitere Fortschritte machen dürfte.

Das Erträgniss der Nord- und Ostbahn steigerte sich wie folgt: 1868 1019 Mill. Reïs; 1869 1119 Mill. Reïs; 1870 1170 Mill. Reïs; 1871 1218 Mill. Reïs; 1872 1372 Mill. Reïs; 1873 1713 Mill. Reïs. Die Süd- und Westbahn lieferte im Jahre 1873 eine Einnahme von 400 Mill. Reïs.

Die Frequenz der Dampfschiffe auf dem Tajo ergab in den Jahren 1869 bis 1874 folgende Resultate:

Jahr	Dampfer	Tonnen	Jahr	Dampfer	Tonnen
1869 . . .	731	574.356	1872 . . .	1082	755.372
1870 . . .	770	682.744	1873 . . .	1109	784.819
1871 . . .	885	616.010	1874 . . .	1259	984.826

Die Vermehrung der Dampfer wirkte durchaus nicht nachtheilig auf die Segelschifffahrt, welche, wie aus den nachstehenden Daten erhellt, fast eine gleiche Steigerung wie jene erfuhr:

Jahr	Segelschiffe	Tonnen	Jahr	Segelschiffe	Tonnen
1869 . . .	1787	229.384	1872 . . .	1766	228.580
1870 . . .	1910	248.300	1873 . . .	2196	289.236
1871 . . .	1846	245.720	1874 . . .	2266	312.125

Dampfer und Segelschiffe zusammengenommen; stellt sich die Schifffahrtsbewegung im Allgemeinen folgendermassen dar:

Jahr	Schiffe	Tonnen	Jahr	Schiffe	Tonnen
1869 . . .	2518	803.740	1872 . . .	2848	983.952
1870 . . .	2680	931.044	1873 . . .	3305	1,074.055
1871 . . .	2731	861.730	1874 . . .	3525	1,296.951

Der Bergbau, über welchen erst seit 1872 genauere Daten vorhanden sind, wird in neuerer Zeit sehr eifrig betrieben. In 1873 wurden ausgeführt: 22.091 Tonnen Eisen, 6625 T. Braunstein, 4039 T. Kupfer, 2267 T. Phosphorit. Ununterbrochen vermehrt sich die Anzahl der Betriebsconcessionen, welche nicht blos an Einheimische, sondern auch an Ausländer, meistens Engländer und Norddeutsche, ertheilt werden.

Von Allen, die das Wohl des Landes beachten, wird zu erhöhter Thätigkeit in der Landwirthschaft gedrängt. Die Bodenfläche Portugals ohne die anliegenden Inseln wird auf 8,962.000 Hektaren angegeben, und von den 3,827.392 Einwohnern des Continents entfallen 44 auf einen Quadratkilometer.

Die Production von Cerealien bleibt weit hinter dem Bedarfe zurück; das ungünstigste Verhältniss zeigt der Weizen. Die Maisproduction gestaltet sich viel reichlicher, da von dem mit 890,615.000 Kilogr. anzunehmenden Durchschnitte einer Jahresernte mehr als die Hälfte, nämlich 474,644.000 Kilogr., auf Mais entfällt.

Eine mittlere Ernte in Kartoffeln, Gemüse und Reis wird auf 151,584.577 Kilogr. geschätzt. Der jährliche Verbrauch pr. Kopf der Bevölkerung berechnet sich mit 40 Kilogr. Kartoffeln, 12 Kilogr. Gemüse und 3¼ Kilogr. Reis.

Weinbau und Viehzucht haben in Portugal Fortschritte gemacht und auch die Ausfuhr erweist sich in beiden Zweigen als stetig steigend.

Der Export von Wein betrug: 1869 64.000 Pipas à 500 Liter; 1870 68.000 Pipas; 1871 68.000 Pipas; 1872 80.000 Pipas; 1873 86.000 Pipas; was einen Werth von mehr als 42.000 Mill. Reïs ausmacht.

Zum Theil infolge der einfachen, patriarchalischen Lebensweise, an welcher die grosse Masse des Volkes mit urwüchsiger Anhänglichkeit festhält, ist in Portugal der Verbrauch von Erzeugnissen des Auslandes nur ein geringer; jede Steigerung des Bedarfes an Luxusgegenständen wird durch die Bewahrung der alten Sitten und Gewohnheiten von vornherein unmöglich gemacht.

Nebstdem begegnet man hierzuland einer ganz besonderen Vorliebe für die Erzeugnisse der eigenen Industrie, welche nicht selten, selbst wenn sie dem ausländischen Fabrikate nachstehen, diesem gern und grundsätzlich vorgezogen werden.

Der Hauptgrund, welcher speciell einer Vergrösserung der Handelsbeziehungen mit Oesterreich-Ungarn hindernd im Wege steht, ist der gänzliche Mangel einer kur-

und directen Communication, wodurch die Transportspesen und Speditionsaus-
en eine bedeutende Höhe erreichen.

Nur auf langen Umwegen über Genua, Hamburg, Rotterdam, London, Havre oder deaux gelangen österreichisch-ungarische Industrie-Erzeugnisse nach Portugal. Die ise der Waaren werden in der Regel frei Einschiffungshafen festgesetzt, wodurch der Industrielle oder Exporteur zur Deckung etwaiger, nie mit Gewissheit im aus zu berechnender Auslagen zu einem Mehransatze genöthigt sieht; ein Vorgehen, ches für beide Theile nachtheilig ist und jede verlässliche, coulante Exportverbin- g beeinträchtigt.

Selbst die Nothwendigkeit, wegen des Mangels einer directen Verbindung die ise in Francs oder zuweilen auch in Pfund Sterling stellen zu müssen, übt wegen unvermeidlichen Schwankungen derselben einen ungünstigen Einfluss auf das chäft aus und macht einen stetigen Export unmöglich.

Nach der Versicherung praktischer Agenten, die seit Jahren Portugal bereisen, im Grossen sehr wenig zu erreichen, und bietet die Aufnahme von Bestellungen bei aillisten in kleinen Beträgen das einzige Mittel, Umsätze machen zu können, welche 3—9 Monate Ziel sich abwickeln, respective durch neue, zuweilen unvermeidliche ditirung fortdauern.

Dieses Geschäft wird durch die Einführung und Vorlage der Muster, durch das suchen der Kunden ein kostspieliges, zeitraubendes und mühsames, soll sich aber züglich dadurch lohnen, dass bei der im Allgemeinen vorherrschenden Verlässlich- der Detailhändler nur sehr selten Verluste sich ergeben.

Die hier stabilen Handelsagenten, grösstentheils Norddeutsche, stellen gewöhn- als Bedingung ihrer Thätigkeit die Forderung auf, dass die Häuser, welche sie ienen, niemand Anderem als ihnen Muster oder Preislisten senden, und selbst solche tellungen, die sie etwa direct empfangen, nur durch ihre Vermittlung ausführen, für die Anknüpfung neuer Verbindungen nicht selten nachtheilig wirkt.

Am meisten werden Quincaillerie- und Kurzwaaren, Leder-, Glas-, Thon- l einige Gattungen Wollwaaren bestellt. Versuche mit bisher nicht Verlangtem kom- n nur selten vor und können insbesondere mit ins Gewicht gehenden Gegenständen gen der hohen Transportspesen niemals unternommen werden.

Das einzige versuchsweise Mittel, den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und tugal zu heben, wäre vielleicht die Anbahnung einer directen Verbindung mit Triest ch das Mittelmeer. Ob sich die Errichtung einer solchen Linie gleich Anfangs ren- en würde, lässt sich wohl sehr schwer voraussehen; jedenfalls kann aber nicht eugnet werden, dass eine Linie, welche die Herstellung einer sicheren und geregel- Verbindung mit Ländern des Mittelmeeres bezweckte, die gegenwärtig nur eine ällige Communication, eigentlich nur Localfahrten besitzen, die Möglichkeit einer ntabilität in Aussicht stellt.

Es giebt bisher keine einzige directe und verlässliche Verbindung des Adria- chen Meeres durch das Mittelmeer mit dem Atlantischen Ocean. Reisende, welche diesem Wege schneller und billiger nach Portugal zu gelangen hofften, mussten , in Zwischenhäfen viele Wochen verlierend, auf Dampfern verschiedener Flaggen unter sehr unbehaglich sich fortbringen, und sind dabei theuerer, als sie glaubten, ahren.

Die einzigen Flaggen, welche direct bis Triest verkehren, sind die holländische Holland und die englische aus England. Beide haben aber keinen festen Tarif, en in dem einen oder anderen Zwischenhafen nur nach Bedürfniss oder Convenienz, aber auch gar nicht an und richten sich ganz nach dem Interesse der Ladung, er wenn sie freien Raum haben, nach den Telegrammen, die sie für irgend eine eration erreichen.

Die Thatsache, dass holländische und englische Dampfer ihre Heimat mit Bestimmung nach Triest verlassen, dürfte den Beweis liefern, dass auf dieser Li doch etwas zu suchen wäre.

Wirthschaftliche Zustände von Alabama, mit besonder Rücksicht auf das Jahr 1874.

Mobile. Die Ergebnisse des Handels, der Schifffahrt und des Geschäftsverke überhaupt haben sich in diesem Bezirke während des Jahres 1874 im Allgemei weniger günstig gestaltet, als erwartet wurde, und haben dazu in gewissem Grade Nachwehen der finanziellen Krisis des Vorjahres beigetragen. Glücklicherweise w den in Brodstoffen und anderen Hauptproducten dieses Bezirkes gute Ernten erzi womit sich der Einfluss der sonst deprimirenden Verhältnisse zumeist überwinden li

In Berücksichtigung der Thatsache, dass der vollständige Umschwung in Arbeiterverhältnissen dieses Landes auch heute noch besonders fühlbar ist und ersch rend wirkt, verdient es anerkennende Beachtung, dass Pflanzer und Landbeba ernstlich darauf bedacht waren, der Production von Mais und Futterstoffen wieder m Fleiss und Aufmerksamkeit als seither zuzuwenden, um so die zum Ankauf dieser P ducte alljährlich nach den Nordweststaaten wandernden Summen wenigstens th weise zu ersparen.

Ueberdies zeigt sich neuerlich in der Einlösung oder doch Reduction lang riger Verpflichtungen, sowie in der Einschränkung der Bedürfnisse und in der Entwi lung einer grösseren Thätigkeit allgemein der ernste Wille zur Verbesserung und Tendenz zur Solidität.

Das überseeische Geschäft Mobile's und des Staates Alabama überhaupt gela weniger durch die Einfuhr von Waaren, als hauptsächlich durch den Export von Bau wolle und anderen Artikeln, wie: Terpentin, Harz, Holz etc., zur Bedeutung.

Die Anzahl der vom 1. Juli 1873 bis 30. Juni 1874 hier angekommenen Sch (ohne die Flussdampfer und Segelfahrzeuge der Bay) beläuft sich auf 188 mit 82.0 Tonnen, von denen die meisten der amerikanischen Flagge angehörten. Abgegang sind während derselben Zeit 164 Handelsfahrzeuge von 77.624 Tonnen.

Oesterreichisch-ungarische Schiffe haben diesen Hafen schon lange nicht besu und doch wäre zu wünschen, dass sich auch diese an der Verfrachtung von Baumw von hieraus betheiligten.

Unter den in diesem Bezirke producirten Artikeln nimmt Baumwolle die bed tendste Stelle ein, doch ist der Ertrag an Brodstoffen, Früchten, Futterkräutern ebenfalls von grossem Belang, so dass nebst Baumwolle auch mehrere andere die Erzeugnisse in recht bedeutenden Quantitäten zur Ausfuhr gelangen.

Die Gesammtzufuhr von Baumwolle während der Zeit vom 1. September 18 bis Ende August 1874 betrug 299.578 Ballen im Durchschnittswerthe von 21,859.0 Doll., gegen 332.457 Ballen in der nächstfrüheren Saison. Der darnach sich ergebe Unterschied von 32.879 Ballen dürfte eben sowohl durch den geringeren Ernteert dieses Bezirkes, als auch durch die behinderte Communication bei lange anhaltend niedrigem Wasserstande der Flüsse dieses Staates veranlasst sein.

Die directen Verschiffungen von Baumwolle nach fremden Häfen beliefen s auf 132.007 Ballen (gegen 132.130 Ballen in der vorigen Saison) im Werthe von 9,639.108 Doll., und vertheilen sich folgendermassen:

Bestimmung	Anzahl Ballen	Gewicht Pfund	Werth Dollar
Grossbritannien	84.354	41,856.340	6,251.083
Russland	22.103	10,920.871	1,567.103
Deutschland	10.260	5,069.364	727.434
Frankreich	7.245	3,579.682	513.670
Spanien	4.559	2,252.556	323.233
Schweden	2.000	988.180	141.800
Italien	1.036	513.892	82.880
Holland	450	222.341	31.905
Zusammen	132.007	65,403.226	9,639.108

Die 1874er Ernte in dem nächst wichtigen Artikel Mais, sowie auch in anderen ›dfrüchten und in Futterkräutern hat, vom Wetter begünstigt, sehr zufriedenstel-.de Resultate ergeben.

Für die Production von Gemüsen und Früchten, nicht nur zum örtlichen Consum, ıdern selbst für die Märkte in den nordwestlichen Staaten, hat man in diesem strict neuerlich grosse Anstrengungen gemacht, die angeblich von besonders gün-gem Erfolge begleitet waren.

Kartoffeln, grüne Erbsen, Gurken, Paradiesäpfel, Pfirsiche, Erdbeeren u. dgl. mmen hier etwa zwei Monate früher zur Reife als in den nordwestlichen Staaten, ıd werden von hier den dortigen Märkten leicht und schnell pr. Eisenbahn zugeführt.

Der gute Nutzen, der den Producenten dabei erwächst — man glaubt, dass der lös dafür im Jahre 1874 über 100.000 Doll. betrug — lässt auf allmälige Ausdeh-ng dieses Erwerbszweiges schliessen.

Die Gewinnung von Terpentin, Harz, Pech und Theer in diesem Bezirke hat ı Vergleich zu früher wesentlich zugenommen, und zwar beläuft sich das nach dem ıslande exportirte Quantum für das mit 31. August 1874 abschliessende Jahr auf ;.500 Fässer Terpentin, 80.000 F. Harz und 3500 F. Pech und Theer, im Gesammt-erthe von ca. 519.000 Doll.

Das Geschäft in Holz, Fassdauben etc. hat ebenfalls an Ausdehnung gewonnen, ıchdem durch praktische Versuche erkannt wurde, dass sich das Holz in Traften icht und sicher die Bay hinab nach tiefem Wasser schaffen lässt, um dort in die See-hiffe geladen zu werden, ohne dass dieser Vorgang grössere Unkosten als im Nach-ırstaate Florida verursachte.

Bereits mehrfach sind hier Abladungen von Holz seewärts vorgekommen, und es sst sich mit ziemlicher Sicherheit voraussehen, dass die Ausfuhr dieses Artikels im aufe der Zeit bedeutend steigen werde.

Die Anzahl der dem Geschäfte sich widmenden erfahrenen Holzhändler vermehrt ch bereits merklich, und es sind ausgedehnte Strecken Waldes vorhanden, die von der xt noch nicht berührt wurden, die aber mit verhältnissmässig geringer Mühe und enig Kosten zu jeder Zeit leicht zu erreichen sind.

Der Gesammtwerth der im Jahre 1873—1874 exportirten Quantitäten Holz etc. rreichte die Summe von nahezu 100.000 Doll.

Unter den hier vom Auslande direct importirten Artikeln spielt Kaffee eine lauptrolle. Von Rio de Janeiro wurden in den letzten Jahren namhafte Quantitäten ıeistens in kleinen Schiffsladungen bezogen, die von hier wieder nach dem Inlande, peciell nach den Nordweststaaten, gelangten. Diese directe Einfuhr belief sich: 1870 uf 42.330 Säcke; 1871 auf 83.476 Säcke; 1872 auf 68.470 Säcke; 1873 auf 63.027 äcke; 1874 (bis zum 31. August) auf nur 33.180 Säcke. Dieses Abfallen im letzt-enannten Jahre dürfte hauptsächlich in der hierländigen Krisis, zum Theil aber auch n den hohen Kaffeepreisen der brasilianischen Märkte seinen Grund haben.

In anderen direct importirten fremdländischen Waaren, wie: Zucker, Salz, St kohlen (letztere meistens als Schiffsballast aus Grossbritannien), Eisenbänder u. d ist die Einfuhr von verhältnissmässig geringer Bedeutung.

Der Gesammtwerth aller vom Auslande in Mobile direct importirten Waa beträgt für die 12monatliche Periode vom 30. Juni 1873 bis 30. Juni 1874 e 886.400 Doll.

Ueber die Einfuhr von in- und ausländischen Waaren, und zwar während Zeit vom 1. September 1873 bis 31. August 1874, giebt die folgende Uebersicht näh Auskunft:

Waarengattung			Waarengattung		
Baumwolle	Ballen	302.409	Packtuch	Rollen	14.
Butter	Fässchen	3.148	Rindfleisch, eingelegt	Fässer	
Eisenbänder	Bündel	63.834	Reis	Oxhoft	1.1
Guano	Säcke	11.047	Salz	Säcke	63.0
Hafer	„	55.561	Schmalz	Fässchen	24.
Heu	Ballen	10.454	Schweinefleisch, eingelegt	Fässer	8.2
Kaffee	Säcke	33.180	Seife	Kisten	5.8
Kartoffeln	Fässer	15.553	Sirup	Fässer	8.7
Kalk	„	12.685	Speck	Oxhoft	17.4
Käse	Kisten	6.664	Steinkohlen	Tonnen	6.9
Kerzen	„	4.393	Tabak	Kisten	13.4
Kleie	Säcke	22.261	Tauwerk	Rollen	2.6
Mais	„	254.446	Whisky	Fässer	10.5
Mehl	Fässer	75.654	Zucker	Oxhoft	4.2

Unter den Artikeln, die während der vorbezeichneten Jahresperiode von Mob nach Plätzen der Vereinigten Staaten oder nach dem Auslande exportirt wurden, si folgende als die wichtigeren zu bezeichnen:

Waarengattung		Nach den Vereinigten Staaten Menge	Nach den Vereinigten Staaten Werth, Dollar	Nach dem Auslan Menge	Nach dem Auslan Werth, Dol
Baumwolle	Ballen	172.222	14,466.648	132.007	9,639.1
Fassdauben	Stück	.	.	53.250	9.2
Harz	Fässer	67.548	166.931	12.452	43.0
Holz	Fuss	2,435.888	33.725	4,053.835	56.2
Pech und Theer . . .	Fässer	3.470	11.900	30	1
Schindeln	Stück	.	.	187.000	6
Terpentin	Fässer	16.500	297.000	20	3
Summe des Werthes		.	14,976.204	.	9,748.7

Waarengattung		Im Ganzen Menge	Im Ganzen Werth, Dollar
Baumwolle	Ballen	304.229	24,105.756
Fassdauben	Stück	53.250	9.273
Harz	Fässer	80.000	209.999
Holz	Fuss	6,489.723	89.973
Pech und Theer	Fässer	3.500	12 000
Schindeln	Stück	187.000	685
Terpentin	Fässer	16.520	297.300
Summe des Werthes		.	24,724.986

Die im Hafen von Mobile ausgeführten Arbeiten zur Vertiefung des Canals in der Bay haben während der letzten Jahre bedeutende Verbesserungen bewirkt. Man beabsichtigt, eine permanente Wasserstrasse von 200 Fuss Breite und 13 Fuss Tiefe herzustellen, in der Voraussetzung, dass die auf solche Weise erzielte Erleichterung der Schifffahrt kaum verfehlen könne, einen grossen Einfluss auf den Hafenverkehr und Handel von Mobile auszuüben.

Zu den in regelmässigem Verkehr befindlichen Eisenbahnen dieses Bezirkes gehören vornehmlich: die New-Orleans-Mobile-Texas-Eisenbahn, welche Mobile mit New-Orleans verbindet; die Mobile-Ohio-Bahn, die von hier bis Columbus im Staate Kentucky reicht; die Mobile-Montgomery-Bahn, welche Mobile mit dem centralgelegenen Montgomery verbindet; die Alabama- and Grand Trunk-Bahn, die von hier nach den Eisen- und Kohlenbergwerken von Nord-Alabama gerichtet, aber noch im Bau begriffen ist; endlich die Alabama-South- and North-Bahn, welche Montgomery mit Birmingham, einer Fabrikstadt im Eisen- und Kohlenbezirk von Nord-Alabama, verbindet.

Infolge einer Petition an den Congress der Vereinigten Staaten wurden die nöthigen Summen bewilligt, um die Hinwegräumung von Sandbänken und sonstigen Schifffahrtshindernissen, sowie die Vertiefung des Fahrwassers in den Flüssen Cahaba und Warrior vorzunehmen.

Die Ausführung dieser Arbeiten wird wesentlich dazu beitragen, die Eisen- und Steinkohlenregion von Nord-Alabama leichter erreichbar zu machen, um dann deren Producte der übrigen Welt zur Benützung zuführen zu können.

Eine von Capitalisten der Nordstaaten gebildete Gesellschaft, die Alabama Coal- and Navigation-Company, mit einem Gesammtcapital von 10—12 Mill. Dollar, wovon 1 Million bereits eingezahlt ist, wirkt auf Erlangung dieser Verbesserungen thatkräftig hin. Sie hat bedeutende Strecken Landes im Eisen- und Steinkohlenbezirke angekauft, und man erwartet, dass aus ihren Bergwerken jährlich etwa 2 Mill. Tonnen Steinkohlen in Leichterfahrzeugen mit einem Kostenaufwande von ca. 2¼ Dollar pr. Tonne nach Mobile gelangen werden, um dann im hiesigen Hafen auf Hochseeschiffe verladen zu werden.

Eisenerz findet sich in sehr geringer Entfernung von den Steinkohlenlagern, und es kann geschmolzenes Roheisen zu einem ungefähren Kostenbetrage von 16 Dollar pr. Tonne zur Absendung an das Flussufer geschafft werden, während der gegenwärtige Preis des Artikels in New-York 28 Dollar pr. Tonne ist.

Man behauptet, dass das Alabama-Eisenerz 40—50 pCt. reines Metall liefere, und dass die Qualität des producirten Eisens derjenigen des schwedischen nicht nur nahe komme, sondern sie vielleicht selbst übertreffe. Die unmittelbare Nähe der Steinkohlenfelder macht es ausserdem auffallend leicht, das Eisen zu gewinnen.

Ausser Eisenerz und Steinkohlen bietet der Boden von Alabama noch viele andere Artikel, deren Ausbeutung geeignet ist, den Wohlstand des Landes zu heben. So befinden sich in Talladega Marmorbrüche, die einen Stein liefern, der dem Carrara-Marmor kaum nachsteht. Granitstein findet man in Tallapoosa, im Chamba- und Coosa-Bezirk. Fliesenbrüche giebt es in Tallasee, Dachschiefer in der Nähe von Talladega, und Porzellanerde in der Nähe von Jacksonville und noch an mehreren anderen Punkten.

Die Einwanderung von österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen nach dem Staate Alabama ist in den letzten Jahren unerheblich gewesen, und obwohl von anderwärts, speciell von Grossbritannien, Deutschland, dem Norden und Westen der Vereinigten Staaten etc., vielfache Ansiedelungen in Alabama stattgefunden haben, so ist ein wesentlicher Zuwachs in der Bevölkerung dieses Landes doch nicht zu erkennen, da noch bis vor kurzem eine Anzahl Leute, namentlich Farbige, den Staat verliessen.

Neuerer Zeit ist jedoch insbesondere eine ausgebreitete Verbindung von Landwirthen und Anderen, die sog. „Grangers“, eifrig bemüht, Auswanderer nach diesem Staate heranzuziehen.

Dass übrigens beachtenswerthe Ansiedelungen hin und wieder vorkommen, zeigt das Wachsthum einer jungen Colonie im Blount-District. Dieselbe besteht fast ausschliesslich aus Deutschen, die sich auf der weiten Ebene von Sand Mountain angesiedelt und ihre Gründe direct von der South- and North-Eisenbahngesellschaft angekauft haben.

Dem Agenten der Colonie, Hrn. Cullmann, dessen Namen sie auch trägt, stellte die Eisenbahngesellschaft 350.000 Acker Landes zur Verfügung, und seiner Energie ist es gelungen, bisher etwa 400 Familien, von denen die Meisten den Ackerbau betreiben, zur Ansiedelung in der Colonie zu veranlassen. Von Gemüse-, Obst- und Weingärten umgeben, besitzt dieselbe bereits zwei ansehnliche Kirchen, sowie mehrere Hôtels und Geschäftslocale.

Taglöhner erhalten bei mehr oder minder schweren Arbeiten in der Stadt oder auf dem Lande 1—2 Dollar pr. Tag oder 30—60 Doll. pr. Monat, ohne Beköstigung. Feldarbeiter auf Plantagen, Meiereien etc. bekommen nebst der Kost $1/2$—1 Dollar pr. Tag oder 15—30 Dollar pr. Monat; bei eigener Verköstigung etwa 10 Dollar pr. Monat mehr.

Im Uebrigen stellen sich hier die Lohnverhältnisse also: Erwachsene Arbeiter in Baumwollfabriken erhalten 16—52 Doll., Kinder 8—16 Doll. pr. Monat; Handlungsgehilfen bekommen 25—100 Doll. Monatsgehalt; männliche Dienstboten 10—20, weibliche 10—12 Doll. monatlich; Klempner $2^1/_2$—3 Doll. pr. Tag; Ladenmädchen 10 bis 15 Doll., Maschinisten 40—100 Doll. pr. Monat; Maler $2^1/_2$—3 Doll., Maurer 3 Doll. pr. Tag; Arbeiter in Sägemühlen 25—60 Doll. pr. Monat; Schmiede $1^1/_2$ bis 4 Doll. pr. Tag; geschickte Schneider 18—20 Doll. pr. Woche; Steinhauer $3^1/_2$ bis 4 Doll., Zimmerleute $1^1/_2$—4 Doll. pr. Tag.

Der Staat Alabama umfasst 50.722 Quadratmeilen oder 32,462.080 Acker Landes. Laut Zählung vom Jahre 1870 hat derselbe eine Bevölkerung von 996.992 Seelen, darunter reichlich die Hälfte Weisse.

Der Steuerertrag, mit Einschluss der Einnahme von den Gewerbelizenzen, beträgt im Ganzen ca. 2,490.000 Dollar, also ungefähr $2^1/_2$ Dollar pr. Kopf. Das bewegliche und unbewegliche Eigenthum im Staate wird im Ganzen auf ungefähr 200 Mill. Dollar geschätzt.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Errichtung eines k. und k. Consulates in Leon, Republik Nicaragua, allergnädigst zu genehmigen und den Handelsmann Ludwig Emanuel Degener zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldreichst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 27. November 1875.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Giuseppe Panunzio in Molfetta zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 29. November 1875.)

— Der neu ernannte k. und k. Generalconsul Gustav Rohlsen in Havana hat die Leitung der dortigen Amtsgeschäfte übernommen.

Uebersicht der k. und k. österreichisch-ungarischen Consular-Aemter und Functionäre in sämmtlichen fremden Staaten.

(Richtiggestellt bis Ende Februar 1876.)

Effective k. und k. Generalconsulate.

Alexandrien: Cischini Joseph, Rit. v., R. d. L. u. Fr. J. O., Cmdr. d. russ. St. O., Bes. d. ott. M. O. II., Min. R., diplom. Agent u. Generalconsul.
Franceschi Richard, R. d. Fr. J. O., Bes. d. ott. M. O. III. u. d. Osm. O. IV., Consul.
Demšar Valentin, Bes. d. gld. V. Kr., Viceconsul.
Wysocki Stanislaus v., Viceconsul.
Bernd Alexander v., Consulareleve.
Widter Georg Lamoral, Consulareleve.
Ladowaz Eugen, Kanzleisecretär.
Nabas Gabriel, Bes. d. gld. V. Kr., Official.
Petrovich Karl, Kanzlist.

Barcelona: Lenk v. Wolfsberg Aug., R. d. eis. K. III., Cmdr. d. span. O. C. III., Generalconsul.
Weniger Karl, Kanzleisecretär.

Belgrad: Wrede Nikolaus, Fürst, R. d. L. O. u. d. eis. K. III., d. r. Ann. O. III. u. d. sächs. Alb. O. III., diplom. Agent u. Generalconsul.
Cingria Johann, Consul.
Anger Adalbert, R. d. Fr. J. O., Viceconsul.
Pescha Alexander, Consulareleve.
Borna Georg, Kanzlist.
Ljubanovits Johann, Kanzlist.

Beirut: Zwiedinek v. Südenhorst Julius, Rit., R. d. eis. K. III., Bes. d. ott. M. O. III. u. d. pers. S. u. L. O. III., Generalconsul.
Seewald Wilhelm, R. d. Fr. J. O., Bes. d. ott. Osm. O. IV. u. d. M. O. IV., J. Dr., Viceconsul.
Müller Heinrich, Consulareleve.

Bukarest: Calice Heinrich, Freih. v., R. d. eis. K. II., Bes. d. siam. K. O. I., diplom. Agent u. Generalconsul.
Bosizio Karl, Rit. v. Thurnberg, Bes. d. ott. M. O. IV., Viceconsul.
Burian Stephan, v., Bes. d. pers. S. u. L. O. V., Viceconsul.
Buresch Joseph, Kanzler-Actuar und Kanzler-Dolmetsch, Tit.-Viceconsul.
Körnbach Paul, Bes. d. gld. Med. f. K. u. W., Kanzler-Dolmetsch.
Mauer Karl, Kanzleisecretär.
Cajetanovich Cajetan, Official u. Dolmetsch.
Jakob Nicetas, Official.
Boschotta Demeter, Official.
Feldrian Peter, Official.

Cretzoi Nikolaus, Bes. d. silb. T. Med., Kanzlist.
Minda Johann, Kanzlist.
Roth Johann, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Kanzlist.
Szentgyorgyan Daniel, Kanzlist.
Rades Coloman, Kanzlist.

Buenos-Ayres: Hoffer-Hoffenfels Max., Rit. v., R. d. eis. K. III., Bes. d. ott. M. O. III., Legationsrath, Minister-Resident für Argentina und Uruguay, und Generalconsul.
Heimendahl Rudolph, Honorarconsul.

Genua: Soretič Franz, Rit. v., Comth. d. Fr. J. O., R. d. eis. K. III., Bes. d. ott. M. O. III., R. d. hann. E. A. O. I., d. päpstl. Gr. O., Generalconsul.
Jurza Peter, Official, Tit.-Viceconsul.

Janina: Oculi Peter, Consul und Gerent.
Ghinopulo M., Official u. Tit.-Viceconsul.

Leipzig: Grüner Joseph, Rit. v., R. d. L. O. u. d. eis. K. III., Gr. Kr. d. anh. A. O., Comth. II. d. sächs. Alb. O., Inh. d. schwarzb. E. Kr. I. u. d. Reuss. E. Kr. I., Min. R. u. Generalconsul.
Herga Friedrich, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.) u. d. schwarzb. E. Kr. IV., Tit.-Cons.-Kanzler.

Lissabon: (derzeit unbesetzt).
Fontana Alex., v., R. d. port. Chr. O. u. d. port. O. v. V. Vic., Viceconsul.

Liverpool: Krapf v. Liverhof Ferdinand, Rit., R. d. eis. K. III., corresp. Mitgl. d. n. ö. Gewerbever., Jur. Dr., Generalconsul.
Koch Hermann, Honorarkanzler.

London: Scherzer Karl, Rit. v., Comth. d. Fr. J. O., R. d. L. O. u. d. eis. K. III., d. pr. K. O. II., Cmdr. d. bayer. M. O. u. d. bras. Ros. O., Bes. d. ott. M. O. II. u. d. siam. K. O. II., Off. d. belg. L. O. u. d. mex. Gu. O., R. d. it. K. O., Ehrenmitgl. d. n. ö. Gewerbever. u. d. mähr. Gewerbever., d. allg. österr. Apothekerver., corresp. Mitgl. d. k. k. Mus. f. Kunst u. Ind., d. k. k. geol. Reichsanst., d. k. k. Ges. d. Aerzte u. d. k. k. landw. Ges., d. siebenb. Ver. f. Naturwiss., d. Handelskammern zu Wien u. Triest, d. k. bayer. Akad. d. Wissensch., d. k. russ. Ges. d. Naturf. in Moskau u. d. Ges. f. Erdkunde in Berlin, Ehrendoctor d. philos. Fac. zu Giessen, Meister d. freien deutsch. Hochstiftes zu Frankfurt a. M., Ehrenmitgl. d. R. Geogr. Soc. u. d. Ethnol. Soc. in London u. d. R. asiat. Soc. in Bombay, corresp. Mitgl. gelehrter Ges. in London, Batavia, Santiago de Chile, Rio de Janeiro u. Boston, Dr., Min. R., Generalconsul-Stellvertreter u. Commerz-Kanzleidirector der Botschaft daselbst.
Ryzewski Joseph, Official.

Marseille: Maurig v. Sarnfeld Anton, Rit., R. d. eis. K. III., Cmdr. d. päpstl. Gr. O., Off. d. frz. E. L., Generalconsul.
Cozzi Peter, Dr., Viceconsul.

Moskau: Le Bidart Anton, v., R. d. L. O. u. d. eis. K. III., Bes. d. ott. M. O. II., R. I. d. sic. O. Fr. II., Legationsrath u. Generalconsul.

Odessa: Princig v. Hervalt Karl, Rit., Comth. d. Fr. J. O., R. d. eis. K. III., R. d. it. M. u. L. O., Dr., Generalconsul.
Stadler Cornel, Viceconsul.

Paris: Rothschild Gustav, Freih. v., Comth. d. Fr. J. O., R. d. frz. E. L., Honorar-Generalconsul.
Walcher v. Molthein Leopold, Rit., R. d. eis. K. III., Cmdr. d. päpstl. Gr. O., Bes. d. ott. M. O. III., R. d. it. M. u. L. O., Min. R., Generalconsul-Stellvertreter und Commerz-Kanzleidirector der Botschaft daselbst.

Rustschuk: Montlong Oscar, Bes. d. ott. M. O. III., Generalconsul.
Kutschera Hugo, Viceconsul.
Oliva Karl, Consulareleve.
Canetti Abram, Kanzlist u. Aushilfs-Dragoman.

Salonich: Chiari Gerhard, Rit. v., R. d. eis. K. III. u. d. pr. r. A. O. III., General-Consul.
Gsiller Karl, Viceconsul.
Svorono Johann, Kanzlist u. Consulatsadjunct.

Scutari: Wassitsch Conrad, R. d. L. O. u. d. eis. K. III., Bes. d. ott. M. O. III., Generalconsul.
Günner Julius, Bes. d. ott. M. O. III. u. d. Osm. O. IV., Viceconsul.
Siroky Bartholomäus, Kanzlist.

Serajevo: Theodorović Svetozar, R. d. Fr. J. O., Off. d. it. M. u. L. O., Bes. d. ott. M. O. III., Dr., Generalconsul.
Rehn Alexander, Bes. d. ott. M. O. IV., Viceconsul.
Jankó Nikolaus, v., Consulareleve.
Herkalovics Thomas, Bes. d. ott. M. O. V., Official u. Dragoman.

Shanghai: Schaeffer Ignaz, Rit. v., Min. R., Comth. d. Fr. J. O., Cmdr. d. mex. Gu. O., d. pr. K. O., d. it. K. O., d. schwed. W. O. (m. St.), d. bad. Z. L. O., Off. d. fr. E. L., Minister-Resident bei den Höfen von China, Japan u. Siam und Generalconsul.
Boleslawski Karl, Rit. v., R. d. eis. K. III., Bes. d. gld. V. Kr. u. d. gr. Dec. d. tun. V. O., Consul.
Haas Joseph, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), R. d. pr. K. O. IV., d. siam. K. O. V., corresp. Mitgl. d. mähr.-schles. Ackerbau-Ges., Kanzler-Dolmetsch.
Siebold Heinrich, Jonkheer v., Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), R. I. d. würt. Fr. O., d. gh. hess. Phil. O., d. bad. Z. L. O., d. gh. sächs. w. F. O. u. d. dän. Dan. O., Honorardolmetsch-Attaché (exponirt in Yeddo).

Smyrna: Herzfeld Stephan, Rit. v., R. d. eis. K. III., d. r. Ann. O. II. (m. St.), Generalconsul.
Jelinek Franz, R. d. Fr. J. O. und Bes. d. ott. M. O. IV., Consul.
Schweiger-Dürnstein Victor, Freih. v., Bes. d. pers. S. u. L. O. IV., Vice-Consul.
Steinbach Victor, v., Consulareleve.
Filippovich Santo, Official.
Filippovich Arghiri, Bes. d. gld. V. Kr. u. d. ott. M. O. IV., Honorardolmetsch.
Bassich Balth., Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Official.

Trapezunt: Kwiatkowski Karl, v., Consul u. Leiter des Generalconsulates.

Tunis: Schlick Rudolph, Rit. v., R. d. eis. K. III., Bes. d. siam. K. O. III., Consul u. Gerent.
Valensi Joseph, R. d. Fr. J. O., R. d. it. K. O., Cmdr. d. O. v. S. Marino, Tit.-Viceconsul.

Venedig: Pilat Friedrich, v., R. d. L. O. u. d. eis. K. III., R. d. päpstl. Chr. u. d. Gr. O., Cmdr. d. it. M. u. L. O. u. d. O. v. h. Gr., Comth. II. d. hann. E. A. O. u. d. braunschw. O. H. d. L., Off. d. belg. L. O., R. d. gh. sächs. O. v. w. F., Legationsrath und Generalconsul.
Row Benedict, R. d. Fr. J. O., Cmdr. d. päpstl. Gr. O., Off. d. it. K. O., Consul ad pers.
Beretta Peter, Bes. d. gld. V. Kr., Kanzlist.

Warschau: Brenner-Felsach Ernst, Freih. v., Comth. d. Fr. J. O. (m. St.), R. d. L. O., Gr. Kr. d. russ. St. O., R. d. russ. Ann. O. II., Comth. d. hann. G. O., R. d. schwed. N. St. O., Legationsrath u. Generalconsul.
Neumann Theodor, R. d. Fr. J. O. u. d. russ. Ann. O. III., Viceconsul.
Wistocki Vincenz Ritter v. Kulzyce u. Sus, R. d. r. St. O. III., Official.

Honorar-Generalconsulate.

Algier: Ghezzi Johann, R. d. eis. K. III., R. d. würt. Fr. O., d. bad. Z. L. O., d. bayer. Mich. O. I., Mitgl. m. gel. Ver., Generalconsul.
Berlin: Ravené Louis, Comth. d. Fr. J. O. (m. St.), k. pr. geh. Comm. R., General-Consul.
George Albert, Consul.
Bremen: Dyes Ludwig Gottfried, Generalconsul.
Ganslandt Röttger, Viceconsul.
Cadix: Shaw Juan Duncan, R. d. Fr. J. O., Generalconsul.
Shaw Eduard, Viceconsul.
Frankfurt a. M.: Rothschild Karl W., Freih. v., Comth. d. Fr. J. O., R. d. eis. K. III., Cmdr. d. gh. hess. Phil. O., d. sic. O. Fr. II., Off. d. belg. L. O., Generalconsul.
Hamburg: Westenholz Karl Friedr., Frhr. v., R. d. eis. K. II., Cmdr. d. span. Is. O. (m. St.) u. d. port. Chr. O., Generalconsul.
Enders Joseph, Kanzleisecretär.
Havana: Rohlsen G. H. Ch., Generalconsul.
Hongkong: Overbeck Gustav, Freih. v., Comth. d. Fr. J. O. (m. St.), R. d. eis. K. III., Off. d. frz. E. L., Generalconsul.
Schönberger Richard, Honorarkanzler.
Köln: Oppenheim Eduard, Freih. v., Comth. d. Fr. J. O., R. d. eis. K. III., Gr. Kr. d. span. Is. O., R. d. pr. K. O. III., d. sächs. E. K., d. würt. Olga-O., Bes. d. k. pr. V. Med., Generalconsul.
Hocker Nikolaus, R. d. Fr. J. O., d. sächs. Ernest. Haus-O., Bes. d. hohenz. gld. V. Med., Dr., Honorarconsul.
Kopenhagen: Hansen Johann, R. d. eis. K. III., Generalconsul.
Halkier Peter, Viceconsul.
Petersen Georg, Honorarkanzler.
Lima: Krüger Christian, Generalconsul.
Macao: Overbeck Gustav, Freih. v., Generalconsul (siehe Hongkong).
Neapel: Sorvillo Franz, di, R. d. Fr. J. O. u. d. it. M. u. L. O., Generalconsul.
New-York: Havemeyer Theodor A., Comth. d. Fr. J. O., Generalconsul.
Fritsch Hugo, R. d. Fr. J. O., Consul.
Palermo: Florio Ignaz, Cmdr. d. it. K. O., R. d. it. M. u. L. O., Generalconsul.
Lorenzo Joh., di, effect. Viceconsul.
Rio de Janeiro: Gross Karl Wilh., Comth. d. Fr. J. O. (m. St.), Off. d. bras. Ros. O., R. d. sächs. Alb. O., Generalconsul.
Dallmer Alexander, Honorarkanzler.
Stockholm: Benediks Karl, R. d. eis. K. III., Cmdr. d. schwed. W. O. (m. St.), R. d. schw. N. St. O., Generalconsul.
Mau Albert Gottfried, R. d. Fr. J. O., Honorarkanzler.
St. Petersburg: Wyneken Georg, Freih. v., R. d. eis. K. II., Generalconsul.
Kern Ludwig, Consul u. Gerent.
Valparaiso: Sosat Johann, Generalconsul.

Effective k. und k. Consulate.

Adrianopel: Filek v. Wittinghausen Rudolph, Bes. d. ott. M. O. III., R. d. päpstl. Gr. O. u. d. it. K. O. Consul.
Waldhart Joseph, Viceconsul.

Amsterdam: Haupt Joseph, R. d. Fr. J. O., Consul.
Czikann Moriz, Rit. v. Wahlborn, Bes. d. ott. M. O. IV., Viceconsul.

Cairo: Sax Karl, R. d. Fr. J. O., Bes. d. ott. M. O. III. u. d. tun. N. I. O. II., Consul.
Schreiner Gustav, Freih. v., Consulareleve.
Crenneville Victor Graf Folliot de, Just. R. d. Joh. O., Bes. d. Kgs. Med., Consulareleve.

Canea: Miksche Ferdinand, Bes. d. ott. M. O. III., Consul und Gerent.

Cardiff: Kohen Heinrich, Consul.

Constantinopel: Oesterreicher Gustav, R. d. päpstl. Gr. O. u. Bes. d. ott. M. C. III., Consul.
Piombazzi Sigmund, Rit. v., Viceconsul.
Suzzara Alex., Bes. d. ott. M. O. IV., Viceconsul.
Stockinger Franz, Viceconsul.
Call-Rosenburg Guido, Freih. von u. zu Culmbach, Bes. d. pers. S. u. L. O. III., Viceconsul.
Florio Emil, Kanzleisecretär.
Franceschi Alex., Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Kanzleisecretär.
Sembianti Anton Ferdinand, Official.
Lanzoni Giacomo, Official.
Aslan Joseph, Kanzlist.
Xantopulo Alcibiades, R. d. hann. G. O. u. Bes. d. oldenb. E. Kr. I., Kanzlist.
Loymer Joseph, Kanzlist.
Weckbecker Ernst, Rit. v., Kanzleipraktikant.

Corfù: Cariniani Fr. Karl, Dr., Consul u. Gerent.
Nencovich Marcus G., Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), R. d. gr. E. O. u. d. it. Kr. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Tit.-Viceconsul.

Cork und Queenstown: Michelli Franz, Consul.

Danzig: Dragoritsch Karl, R. d. päpstl. S. O., d. pr. K. O. III., Bes. d. pers. S. u. L. O. IV. u. d. ott. M. O. IV., Generalconsul ad pers.

Durazzo: Ortlieb Johann Baptist, Bes. d. ott. M. O. III., Dr., Viceconsul u. Leiter des Consulates.

Galatz: Haan Ernst, Freih. v., R. d. Fr. J. O., Bes. d. pers. S. u. L. O. III., d. ott. M. O. III., d. tun. N. I. O. II., Consul u. Delegirter d. europ. Donau-Commission.
Kiparissi Alex., Bes. d. ott. M. O. IV., Kanzler-Dolmetsch, Tit.-Viceconsul.
Jacoby Joseph Johann, Official.

Ibraila: Reglia Paul, R. d. päpstl. Gr. O. u. Bes. d. ott. M. O. IV., Consul.
Karabetz v. Nagybun Leo, Rit. v., Viceconsul.
Radovich Constantin, Kanzlist.

Jassy: Hanswenzl Johann, R. d. päpstl. S. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Consul.
Mayercsák Alex., Viceconsul.
Filtsch Emil, Consulareleve.
Szawul Alex., R. d. Fr. J. O., R. d. päpstl. Gr. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Dolmetsch.
Gabai Jakob, Official.
Szinvel Stephan, Official.
Dordia Georg, Official.

Morar Elias, Official.
Muika Nestor, Official.
Jenia Constantin, Kanzlist.

Jerusalem: Cabogo-Cerva Bernhard, Gf., R. d. L. O., Just. R. d. Joh. O., Käm., Min. R. u. Generalconsul.
Pascal Jakob, eff. Cons.-Dolmetsch.

Küstendsche: Licen Anton, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), d. ott. M. O. IV., Honorar-Viceconsul.

Monastir: Knapitsch Franz, Edler v., Bes. d. ott. M. O. IV., Generalconsul u. Leiter des Consulates.

Mostar: Strautz Anton, R. d. eis. K. III., Bes. d. ott. M. O. III., Consul.
Holzinger Heinrich, Viceconsul.

Patras: Dworžak v. Walden Joseph, Rit., R. d. eis. K. III. u. d. pr. r. A. O. IV., Generalconsul ad pers.

Port Saïd: Stefenelli v. Brendterhof u. Hohenmauern Joseph, R. d. eis. K. III., Bes. d. ott. M. O. IV., Consul.
Leoni Anton, Kanzlist.

Priserend: Lippich Friedrich, Consul.

Suez: Remy-Berzencóvich Emil Otto, R. d. eis. K. III., d. it. K. O. u. d. mex. Gu. O., Consul.

Sulina: Viscovich Alois, R. d. sächs. Alb. O., d. pr. K. O. IV. u. d. it. K. O., Bes. d. ott. M. O. IV. u. d. sic. gld. Med. Fr. I., Consul.

Syra: Martyrt Georg, v., k. k. Truchsess, Cmdr. d. port. Chr. O., Off. d. gr. E. O., R. d. pr. r. A. O. III., d. päpstl. P. O., Bes. d. pers. S. u. L. O. III. u. d. ott. M. O. III., corresp. Mitgl. d. n. ö. Gewerbever., Generalconsul ad pers. und Leiter des Consulates.
Reining Johann, Honorarkanzler.

Tultscha: Pertazzi Friedrich, Rit. v., R. d. eis. K. III., R. d. päpstl. S. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Consul.

Widdin: Schulz Adolph, Rit. v., R. d. eis. K. III., d. pr. K. O. IV., d. päpstl. Gr. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Consul.

Honorar-Consulate.

Akyab: Stange P. D., Consul.
Amapala: Juhl P., Gerent.
Ancona: Ferretti Franz, Graf, Consul.
Antwerpen: Havenith Julius, Consul.
Arequipa-Islay: Reinecke Robert, Consul.
Bahia: Stade C. Th., Consul.
Baltimore: Kremelberg J. D., Consul.
Bangkok: Masius Wilhelm, Consul.
Bari: Rákosi Julius, Consul.
Barranquilla: Strunz August, Consul.
Bassein: Ziegler Rudolph, Consul.
Batavia: van Delden Ambrosius J. W., R. d. nied. Löw. O., Off. d. siam. Eleph. O. u. d. pr. K. O. III., Präs. d. Handels- u. Gewerbekammer, Generalconsul u. Leiter d. Consulates.
Belize: Seaman-Kindred Alfred, Consul.
Bergen: Krohn Wollert Dankert, Consul.
Bologna: Albergati Capacelli Francesco, Marchese, R. d. souv. Joh. O., Gss. Off. d. O. v. S. Mar., R. d. it. M. u. L. O., d. gr. E. O., d. kurh. L. O., Consul.
Bazzani Albin, Honorarkanzler.

Bombay: Hall William Gilmour, Consul.
Bordeaux: Lalande Armand, R. d. frz. E. L., Vicepräs. d. Handelskammer, Consul.
Boston: Schumacher Johannes, Consul.
Breslau: Cohn Isaak, R. d. eis. K. III. u. d. Fr. J. O., d. k. pr. K. O., k. pr. geh. Commerzienrath, Dr., Consul.
Brüssel: Bauer Raphael, Consul.
Cagliari: Saggiante Jakob, R. d. Fr. J. O., Consul.
Calcutta: Reinhold Heinrich, Consul.
Capetown: Anderson William, Consul.
Carlsruhe: Bielefeld Joseph, Consul.
Cette: Scheidt Karl, R. d. bras. Ros. O., Consul.
Chartum: Hansal Martin, R. d. Fr. J. O., Consul.
Chicago: Pick Albert, Consul.
Christiania: Petersen Peter, R. d. eis. K. III. u. d. schwed. W. O., Generalconsul u. Leiter des Consulates.
Cincinnati: Adae Otto M., Consul.
Civitavecchia: d'Ardia-Caracciolo Lorenz, R. d. tosc. L. O., Consul.
Colombo: Schultze Friedrich, Consul.
Copiapò-Caldera: Becker Karl, Consul.
Coruña: Garrido Antonio, Gerent.
Dunkerque: Plaideau Numa, Mitgl. m. gel. Ges., Consul.
Florenz: Turri Julius, Consul.
Funchal: Bianchi Karl, Rit. v., R. d. eis. K. III., Consul.
Galveston: Kaufmann Julius, Consul.
Genf: Schaeck Adolf, Rit. v., R. d. eis. K. III. u. d. bayer. Mich. O. I., Consul.
Gent: Verhaeghe Constantin, Consul.
Gibraltar: Cowell Richard, Consul.
Gothenburg: Meyer Karl, Consul.
Guatemala: Lenhoff Edmund, Consul.
Guayaquil: Simson Alfred, Gerent.
Halifax: Cunard William, Consul.
Havre de Grace: Trotteux Stephan, R. d. Fr. J. O., Consul.
Honolulu: Hoffmann E., R. d. Fr. J. O., Cmdr. d. Kamch. O. Med., Dr., Consul.
Iquique: Dreier C. H., Consul.
Kingston: Dieckmann Johann, Consul.
Königsberg: Oehlmann Christ. Lud., R. d. Fr. J. O., R. d. pr. K. O. II. u. d. pr. r. A. O. IV., d. meckl. Haus-O. III., k. pr. Commerzienrath, Consul.
Leer: Klopp Hermann J., R. d. Fr. J. O. u. d. hann. E. A. O. II., Consul.
Leon (Nicaragua): Degener Ludwig Emanuel, Consul.
Libau: Rosenkranz F. W., Rathsherr u. Präs. d. Stadtkämmerei, Bes. d. russ. Krim-Med. am Andr. B., Consul.
Livorno: Perret Friedrich, Consul.
Marchi Heinrich, Honorarkanzler.
Louisville: Schwarz Theodor, R. d. würt. Fr. O. u. d. oldenb. Haus-O., Consul.
Lübeck: Fehling J., Consul.
Lüttich: Begasse Joseph, Consul.
Lyon: Cote Marius, Consul.
Mailand: Cantoni Eugen, Barone, Comth. d. Fr. J. O., Cmdr. d. it. K. O., Off. d. it. M. u. L. O., R. d. mex. Gu. O., Generalconsul ad pers. u. Leiter des Consulates.
Mildmay St. John, Viceconsul.

Malta: Kohen Ignaz, R. d. eis. K. III., Bes. d. Mil. V. Kr., Cmdr. d. sic. O. F. II., d. bras. Ros. O., Off. d. gr. E. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Consul.
Kohen Arthur, Bes. d. tun. N. I. O. IV., Viceconsul.
Manila: Labhart-Lutz J. C., Consul.
Mannheim: Ladenburg Karl, Consul.
Maracaibo: Schmillinski Eduard, Consul.
Melbourne: Thönemann Louis, Consul.
Milwaukee: Baumbach Ernst, v., Consul.
Mobile: Schoenjahn A. M., Consul.
Monaco: d'Anzac George, Consul.
Montevideo: Wagenknecht Edmund, Consul.
Montreal: Schultze Eduard, Consul.
Nantes: Briaudeau Peter Tristan jun., Consul.
New-Orleans: Bader Adolph, R. d. Fr. J. O., d. bayer. Mich. O. I. u. d. bad. Z. L. O., Consul.
Nizza: d'Anzac George, Consul.
Maistre J. B., Honorarkanzler.
Panama: Fürth Ignaz, Consul.
Penang: Klünder Rütger, Consul.
Pernambuco: Livramento José, Baron do, Comth d. Fr. J. O., Dign. d. bras. Ros. O., Comth. d. port. Chr. O., R. d. frz. E. L., Consul.
Philadelphia: Westergaard L., Consul.
Pittsburg: Schamberg Max., Consul.
Port au Prince: Simmondos Emil, Consul.
Port Elizabeth: Adler Nathanael, R. d. Fr. J. O., Consul.
Port Louis: Wilson W. H. B., Consul.
Puerto Cabello: Baasch Eduard, Consul.
Rangoon: Overbeck C. F., Consul.
Reval: Elfenbein Karl, Senator, Bes. d. russ. Krim-Med. am Andr. B., Consul.
Richmond: Hanewinkel Fr. W., Consul.
Riga: Grimm Eugen, Consul.
Saigon: Grün Ernst, Consul.
San José: André Georg, Consul.
S. Francisco: Mücke Gustav, Consul.
Sidney: Baass Andreas Heinrich Julius, Consul.
Singapore: Conighi Alexander, Consul.
St. Gallen: Schneider August, Consul.
St. Helena: Solomon S., Consul.
St. Juan: Latimer W. N., Consul.
St. Louis: Bechtolsheim Friedrich, Consul.
St. Thomas (Westindien): Fontana Francesco, Consul.
Stettin: Lübcke Eduard, R. d. Fr. J. O., Consul.
Stuttgart: Dreifuss Theodor, Freih. v., R. d. eis. K. III. u. d. Fr. J. O., Cmdr. d. niederl. K. O., d. it. K. O., d. port. Chr. O., d. span. Is. O., R. d. würt. K. O., d. gh. sächs. Falk. O., d. sächs. Alb. O., Consul.
Tacna-Arica: Hellmann Wilhelm, Consul.
Tanger: Schmidl Max., R. d. eis. K. III., Dr., Consul.
Tripolis: Bosio, Gerent.
Tromsoe: Aagaard Andreas, R. d. Fr. J. O., d. schwed. W. O., d. norw. Ol. O., d. hann. E. A. O., d. oldenb. Haus-O., Consul.
Valdivia-Corral: Oehrens Julius, Gerent.
Zürich: Schindler-Escher Kaspar, Consul.

Honorar-Viceconsulate.

Aden: Escher Victor, Viceconsul.
Aleppo: Picciotto Moisé, Rit. v., R. d. eis. K. III. u. d. Fr. J. O., Bes. d. ott. M. O. III., Generalconsul ad pers.
Altona: Sieveking G. H., Viceconsul.
Antivari: Nettovich Stanislaus, v., Gerent.
Appalachicola: Wright J. M., Viceconsul.
Avlona: Calzavara Louis, R. d. päpstl. Gr. O. u. d. sic. O. II. Fr. II., Viceconsul.
Banjaluka: Depolo Joseph, Kanzler und Gerent.
Barletta: Parlender Peter, Viceconsul.
Bastia: Valery Joseph, R. d. Fr. J. O., Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Viceconsul.
Bayonne: Sec-Rodrigues Salomon, Off. d. span. O. C. III., R. d. port. Chr. O., Vice-Consul.
Belem di Parà: Fernandes F. Joaquim, Viceconsul.
Beltsch: Negruss Nikolaus, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Viceconsul.
Belfast: Andrews Robert, Viceconsul.
Berlad: Schultz Cornel, Viceconsul.
Bilbao: Real de Asna Raimundo, Viceconsul.
Birmingham: Gem Eduard, Viceconsul.
Bona: Bourgoin Cölestin, R. d. Fr. J. O. u. d. port. Chr. O., Viceconsul.
Bottuschan: Udrycky v. Udryce Ludwig, Viceconsul.
Boulogne sur Mer: Adam Achilles jun., Viceconsul.
Brika: Omčikus Nikolaus, Viceconsul.
Brest: Le Pomellec Eduard, Viceconsul.
Brindisi: Drasinos Theodor, Viceconsul.
Bristol: Hill Charles, Viceconsul.
Calais: Vendroux Jacques, Viceconsul.
Calamata: Portelli Franz, Viceconsul.
Callao: Fernau Wilhelm, Viceconsul.
Cartagena: Pedreño Andreas, R. d. Fr. J. O., Viceconsul.
Castellamare di Stabia: Storace Franz, R. d. Fr. J. O., d. it. M. u. L. O. u. d. sic. O. Fr. I., Viceconsul.
Catania: Tomaselli Scutto Alfio, R. d. Fr. J. O., Viceconsul.
Ceará (Fortalezza): Ribeiro da Cunha Severino, Vicomte de Cauhipe, Viceconsul.
Charleston: Mayer Heinrich, Gerent.
Damascus: Bertrand Jean, R. d. Fr. J. O., d. päpstl. S. O., d. mex. Gu. O., Bes. d. ott. M. O. V., Viceconsul.
Damiette: Kahil Anton, Gerent.
Dardanellen: Xantopulo Nikolaus, R. d. Fr. J. O., Viceconsul.
Dublin: Welsch Richard, Viceconsul.
Edinburg und Leith: Worms Georg, Freih. v., R. d. gh. hess. Ludw. O. u. d. Phil. O., Viceconsul ad pers.
Falmouth: Broad William, Viceconsul.
Fermo: Savini Nikolaus, Graf, Viceconsul.
Fokschan: Zagorski Elias, Viceconsul.
Folticzeni: Udrycky v. Udryce Gustav, Viceconsul.
Girgenti: Granet Eduard, Viceconsul.
Giurgevo: Neumann Anton, effect. Viceconsul u. Leiter des Viceconsulates.
Glasgow: Galbraith James, R. d. port. Chr. O., Friedensrichter d. Grfschft. Lanark, Viceconsul.
Gloucester: Soper John, Viceconsul.

Goletta: They Alexander, Viceconsul.
Harburg: Beste F., Viceconsul.
Helvoetsluis: Mair D., Viceconsul.
Hull: Thompson Johann, Viceconsul.
Jaffa: Pascal Jakob, R. d. Fr. J. O.. Tit.-Viceconsul.
Ismail: Jerinich Joseph F., Viceconsul.
Kertsch: Batta Emil, prov. Gerent.
Krajova: Mollnár Karl, v., Viceconsul.
Larnacca auf Cypern: Pascotini Joseph, Viceconsul.
Limerick: Tinsly John Richard, Viceconsul.
Livno: Dragomanović Joseph, R. d. päpstl. S. O., Official und Viceconsul.
Malaga: Dörr Wilhelm, Viceconsul.
Manchester: Cohen Sigismund, Viceconsul.
Maranhao: Ferreira da Silva José, Cmdr. d. port. Chr. O., R. d. span. Is. O., Viceconsul.
Maroim: Lané Adolph, Viceconsul.
Matanzas (Cuba): Lüling Florenz, prov. Gerent.
Menton: Martini de Chateauneuf Louis, Viceconsul.
Messina: Fleres Anton, R. d. Fr. J. O., Viceconsul.
Molfetta: Panunzio Joseph, Viceconsul.
Nauplia: Bonafin Bonifaz, R. d. päpstl. Gr. O., Viceconsul.
Newport-Mon: Homfray A., Viceconsul.
Nieuwe-Diep: Zurmühlen Caspar Dietrich, Viceconsul.
Northshields und Newcastle: Brightman Heinrich Ansen, Viceconsul.
Oporto: Souza Guimaraes de Joaquim, Viceconsul.
Oran: Sgitcovich Stephan, Viceconsul.
Palma: Umbert Nikolaus, Viceconsul.
Philippopel: Abramovich v. Adelburg Julius, Bes. d. ott. M. O. IV., Kanzleisecretär u. Gerent.
Piraeus: Ivich Fortunat, Consul ad pers.
Plojest: Preuss Hugo, R. d. pr. K. O. IV., Viceconsul.
Plymouth: Collier William F., Viceconsul.
Ponta Delgada (St. Miguel, Azoren): Abreu e Lima João Bernardes de, Viceconsul.
Porto-Longone: Scotto Santi, Viceconsul.
Portsmouth-Southampton: van den Bergh A. L. jun., Viceconsul.
Prevesa: Jaxa-Dembicki Julius, v., Viceconsul
Ravenna: Runcaldier Omer, Viceconsul.
Rhodus: Barissich Alois, Viceconsul.
Rio grande do Sul: Tollens L. F., Viceconsul.
Roman: d'Albon Gustav, Freih. v., Viceconsul.
Rotterdam: Overzee Friedrich, v., Viceconsul.
Santos: Budich Karl, R. d. Fr. J. O., Viceconsul.
Savannah: Low Andreas, Viceconsul.
Savona: Ricci Sebastian, Viceconsul.
Siracus: Belfiore Francesco, Viceconsul.
Sofia: Lutterotti Joseph, Viceconsul.
Spezia: Angeli Robert, Viceconsul.
Tt. Jago de Cuba: Schuhmann Karl Wilhelm, Viceconsul.
Swansea: Richards Tom P., Viceconsul.
Saganrog: Sbisa Gregor, Viceconsul.
Traragona: Rius y Ballestreri Joaquim, Viceconsul.
Terranova: Gioffré Santi, Viceconsul.
Toulon: Jouve J. B., R. d. Fr. J. O., Viceconsul.

Trapani: d'Ali Joseph, Viceconsul.
Trebigne: Vercevich Lukas, Viceconsul.
Trinidad (Cuba): Meyer Joaquim Theodor, Viceconsul.
Tschesme (Chio): Brazzafolli Domenico A., Viceconsul.
Turnu Severin: Zagórsky Cajetan, Bes. d. gld. V. Kr., effect. Viceconsul.
Valencia: Royo y Salvator Franz, Viceconsul.
Varna: Tedeschi Adolph, R. d. Fr. J. O. u. d. sächs. Alb. O., Viceconsul.
Vlissingen: Groof Louis, Viceconsul.
Volo: Marichich Johann, R. d. Fr. J. O., d. päpstl. S. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Vice-Consul.
Weymouth-Portland: Howard R. N., Viceconsul.
Zante: Moretti Karl, R. d. Fr. J. O., Viceconsul.

Honorar-Consularagentien.

Acri und Caiffa: Scopinich Johann Anton, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Consularagent.
Aivali: Sevasto Stephan, Consularagent.
Alessandretta: Colacichi Bernard, Consularagent.
Algeciras: Duarte Juan, Consularagent.
Alicante: Maisonnave e Cutayar Johann, Consularagent.
Almeira: Neale José Martinez, Consularagent.
Angra auf Terceira (Azoren): Dart Philipp, Consularagent.
Bengasi: Denis N., Gerent.
Berdiansk: Ivancich Johann, Consularagent.
Bougie: de Alcantara Casa de Beig Pedro, Consularagent.
Brussa: Falkeisen Robert, Viceconsul ad pers.
Burgas: Glücklich H., Consularagent.
Candia: Istar Johann, Consularagent.
Carloforte: Plaisand Franz de, Dr., Consularagent.
Casablanca: Lapeen Jean, Consularagent.
Catanzaro: Grimaldi Emanuel, Consularagent.
Cavalla: Sponti Michael, Viceconsul ad pers.
Cefalonia: Sava Georg, R. d. Fr. J. O., Viceconsul ad pers.
Cerigo: Cavalini Anton, Consularagent.
Cherbourg: Manger Leon, Gemeinderath u. Mitgl. d. Handelsk., Consularagent.
Christiansand: Reinhardt Otto Karl, R. d. pr. r. A. O. u. Bes. d. frz. Med. d'Honneur, Consularagent.
Cocanada: Will J. A., Consularagent.
Cuxhaven: Glocke F. E., Consularagent.
Dartmouth: Hingston R., Consularagent.
Denia: Moreno y Torres Miguel, Consularagent.
Drontheim: Thaulow Christian, Consularagent.
Enos (Dedeagatsch): Suhor B. G., Consularagent.
(Coliva Cristides, Cons.-Delegirter in Enos.)
Erzerum: Zohrab James, Gerent.
Fécamp: Leborgne Augustin, Consularagent.
Ferrol: Perez Nicasio, Gerent.
Gallipoli (Italien): de Lucca Franz, Consularagent.
Gallipoli (Osmanisches Reich): Siderides A. C., Consularagent.
Geestemünde: Beurmann Hermann, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Consularagent.
Gerbi: Tapia Georg, Viceconsul ad pers.
Gijon: Acebal Dionys, Consularagent.

Honfleur: Thuss J. Fed., prov. Consularagent.
Horta: Lane W. H., Consularagent.
Ismailia: Daveggia Alois, Kanzlist u. Gerent.
Isola della Maddalena: Susini Peter, Consularagent.
Ivizza: Wallis Wilhelm, Consularagent.
Kiel: Mohr Ferdinand, Consularagent.
Kurachee: Alsen C. H., Consularagent.
Lagos: Golvao Ferdinand, Consularagent.
Larache: Forde Lewis, Consularagent.
La Rochelle: Amirauld Peter G., R. d. norw. O. O., prov. Consularagent.
Latachia: Geofroy Alphons, prov. Consularagent.
Limasol: Francudi Constantin, Consularagent.
Lipari: Pajno Angelo, Consularagent.
Londonderry: Neil J. O., Consularagent.
Lorient: Guizille August Johann, prov. Consularagent.
Luxor: Scenude Macarius, prov. Consularagent.
Mahon: Ladico Spiridion, de, Consularagent.
Mansura, Tanta und Mihala: Russi Daniel, Consularagent.
Mariupol: Mazzorana Anton, prov. Consularagent.
Mazagan: George Christoph, Consularagent.
Media: Arnaud Jules, Gerent.
Mersina: Castravelli Marcus, Consularagent.
Metelin: Bargigli Theodor, R. d. Fr. J. O., Bes. d. ott. M. O. IV., Dr., Viceconsul ad pers.
Milazzo: Zirilli Basil Anton, Consularagent.
Milford: Jackson T. T., Consularagent.
Mogador: Elmalek J. A., R. d. Fr. J. O., prov. Consularagent.
Monastir: Arnaud Jules, Gerent.
Mostaganem: Pizzoli Anton, Consularagent.
Nicolajeff: Culissich Ludwig, Consularagent.
Nicosia: Pavlides Giovanni, Consularagent.
Penzance: Mathews John, Gerent.
Pescara: Farina Giustino, Consularagent.
Philippeville: Alby Tranq., R. d. päpstl. Gr. O., prov. Consularagent.
Point de Galle: Spence Patrick Gordon, Consularagent.
Port de Bouc: Vidal Leon, Consularagent.
Porto Alegre: Teltscher Edmund, Consularagent.
Porto Lagos (Xanti): Issandoro Isidor, Consularagent.
(Issandoro Philipp, Cons.-Delegirter in Xanti.)
Pirgos: Ghika Johann, Viceconsul ad pers.
Rabat: Benator Joseph, Consularagent.
Ramsgate: Blyth Hammond Heinrich, Consularagent.
Rettimo: Trifilli Theodor, Consularagent.
Ribadea: Torres Franz, de, Consularagent.
Rimini: Ghetti Nikolaus, Consularagent.
Rodosto: Cadet Anton, Consularagent.
Rouen: Pimont Prosper, R. d. Fr. J. O., Lauréat d. Instit. de France, Präs. d. Akad. d. K. u. Wiss. z. Rouen, prov. Consularagent.
Saffed und Tiberia: Miklasievicz Joseph, Bes. d. gld. V. Kr. (m. K.), Consularagent.
Saffy: Kellner Friedrich, Consularagent.
Saïda: Catafago Alexander, Viceconsul ad pers.
Samsun: Seput Nikolaus, Bes. d. ott. M. O. IV., Viceconsul ad pers.
Santander: Wünsch Adolph, Consularagent.

Sassari: Brusca Emil, Consularagent.
Scalanuova: Barbon Philipp, Consularagent.
Setubal: O Neil Johann Torlades, Consularagent.
Sfax: Tapia Georg, Viceconsul ad pers.
Sinigaglia: Mateucci Raphael, Consularagent.
Sinope: Michieli E., Gerent.
S. Malo: Boismenu Franz G., Consularagent.
Sta. Maura: Bratich Peter, Consularagent.
Stanchio: Gercovich S., Consularagent.
St. Lucas de Barameda: Philippe Karl, Consularagent.
St. Mary: Banfield John, Consularagent.
St. Sebastiano: Alcain Bernhard, Consularagent.
Surabaya: Laer Thomas, Consularagent.
Susa: Arnaud Jules, Gerent.
S. Valery en Eaux: Leseigneur P. A., prov. Consularagent.
Swinemünde: Adermann Heinrich, Consularagent.
Taranto: Corato Ambrosius, Consularagent.
Tenedos: Gersaglia Cosmus, Gerent.
Tetuan: Zamit y Romero Antonio, Gerent.
Torre Vieja: Barcellona Sanchez Hieronymus, Consularagent.
Tripoli di Soria: Catziflis Theodor, R. d. span. Is. O., Viceconsul ad pers.
Viana: Barbosa de Silva Luiz, Consularagent.
Vigo: Barana Manuel, Consularagent.
Waterford: Strangmann Joseph, Consularagent.
Yarmouth: Small Thomas, Consularagent.

Handelsverkehr von Iviza im Jahre 1874.

Iviza. Der Handel dieses Theiles der balearischen Inselgruppe ist im Allgemeinen schon seit langer Zeit im Abnehmen begriffen. Während des Jahres 1874 haben nur spanische Schiffe den Import bewerkstelligt, während sich an der Ausfuhr nebst der spanischen auch die amerikanische und englische Flagge betheiligte.

Industrie und Landwirthschaft blieben in ihren Verhältnissen ungeändert. Einige von den alten Minen, wo man Bleiglanz und Blei gewinnt, lieferten günstige Resultate. Die Salzproduction war eine reichliche und man verfügte über grosse Vorräthe von besonderer Qualität. Dieser Artikel wird übrigens nur nach Spanien ausgeführt, die metrische Tonne zu 38 Realen. Die Baumwollcultur hat beinahe ganz aufgehört, weil die in Barcelona für das hiesige Product bewilligten Preise nicht entsprechen.

Die Cerealienernte des genannten Jahres war eine regelmässige, nur Mais und Bohnen gediehen blos mittelmässig. Die Durchschnittspreise waren: Weizen 24—27 Realen, Bohnen 80 R., Mais 40 R. pr. Fanega.

Die Weinpflanzungen wurden fast allenthalben von der Rebenkrankheit stark heimgesucht. Die Pipe Wein erzielte durchschnittlich 500 Realen.

Die Oelernte von 1874 war ergiebig und man zahlte für die Arroba 50—54 Realen. Johannisbrod gab es zur Genüge; Feigen und Mandeln gediehen nur mittelmässig. Man notirte: Johannisbrod 10—16 Realen, schwarze Feigen 24 R., weisse 40 R. pr. Quintal; Mandeln von der Gattung „Mollar“ 92, kleine 64, harte 48 R. pr. Fanega.

Ein- und Ausfuhr umfassten nachbenannte Waaren:

Einfuhr	Menge Kilogr.	Werth Pesetas
Zucker	58.700	55.300
Kaffee	4.300	7.960
Cacao	2.000	4.300
Petroleum	17.000	8.500
Sprit	22.700	16.460
Tücher	30.300	184.200
Oel	21.000	17.500
Wein	88.100	25.600
Baumwolle	9.800	22.200
Pflanzen	6.800	9.300
Kurzwaaren	2.600	6.000
Reis	138.000	65.000
Cerealien	153.900	47.800
Weizenmehl	79.900	43.600
Eisen in Stangen	8.300	16.600
Esparto	56.500	11.300
Teigwaaren	7.000	3.800
Sardinen, gesalzene	18.500	7.600
Kleien	65.700	10.500
Diverse	54.400	40.400
Zusammen	845.500	603.920

Ausfuhr	Menge Kilogr.	Werth Pesetas
Johannisbrod	1,310.000	79.000
Holzkohlen	1,103.000	66.200
Fichtenrinde	441.600	26.300
Mandeln	225.900	140.800
Cerealien	131.400	18.300
Schafwolle, rohe	10.300	7.040
Holz, unbearbeitetes	163.500	13.070
Bleierz	646.000	64.600
Salz, rohes	7,742.000	117.000
Wollwaaren	8.900	60.680
Feigen	12.300	2.800
Diverse	39.600	12.000
Zusammen	11,834.500	607.790

Wirthschaftliche Verhältnisse der Schweiz im Jahre 1874.

Zürich. Das Jahr 1874 war im Allgemeinen für Handel und Industrie nicht günstig. Die lang gehoffte Besserung ging nicht nur nicht in Erfüllung, sondern es steigerte sich gegen Ende des Jahres eher noch das Unbehagen und die Geschäftslosigkeit.

Am deutlichsten hat sich dies bei dem Bank- und Effectengeschäfte, diesem untrüglichen Barometer für die allgemeine Lage von Handel, Industrie und Geldmarkt, ausgesprochen. Mangel an Vertrauen in die Zukunft, grosses Angebot von Anlagepapieren aus erster Hand, Aussicht auf neue Emissionen für staatliche, Eisenbahn- und Industriezwecke machen das Capital wählerisch und zurückhaltend. Die Zeit, in welcher die Schweiz für ihre Ersparnisse noch Verwendung zu suchen hatte, ist längst vorüber.

Eine bei der Abhängigheit der Schweiz vom grossen Geldmarkt nicht zu übersehende Erscheinung ist die in bedeutendem Masse zunehmende Ausgabe von Banknoten. So hat die Vermehrung derselben nur bei der Bank in Zürich, der Bank in Luzern, der eidgenössischen und der Solothurner Bank im Jahre 1874 ca. 43 pCt. betragen. Wenn bei den übrigen 24 Zettelbanken der Schweiz eine ähnliche Notenvermehrung stattgefunden hat, so sind jetzt in der Schweiz 80 Millionen Francs an Banknoten im Umlauf.

In Beziehung auf die Münzfrage ist man so ziemlich von der Meinung abgekommen, dass die baldmöglichste Einführung des ausschliesslichen Goldfusses eine unabweisbare Sache der Nothwendigkeit sei. Darauf scheint wenigstens der Umstand hinzuweisen, dass die eidgenössische Finanzdirection Anstalten traf, für 1½ Mill. Fünf-Frankenthaler prägen zu lassen.

Eine Ausnahme von der mehr oder minder grossen Stagnation in den bedeutenden Industrien des Maschinenbaues, der Baumwolle und der Seide machten im Jahre 1874 die Baugewerbe, welche in den meisten grössern Städten der Schweiz, wie Basel, Zürich, Lausanne, Genf, sich einer sehr grossen Thätigkeit erfreuten und auch die ihnen dienenden Gewerbe beschäftigten.

Auch der Eisenbahn- und Tunnelbau hat bekanntlich einen gewaltigen Aufschwung genommen, welcher in viele Kreise hinaus Arbeit und Verdienst bringt. Man kann sich aber leider der Befürchtung nicht erwehren, dass im Eisenbahnbau mehr angestrebt und ausgeführt wird, als unsere Verhältnisse ohne Störung zu tragen vermögen.

Seitdem sich, wie bereits früher in den Cantonen Zürich und Thurgau, neuestens auch im Canton Bern der Staat zu einer bedeutenden Subvention von neuen Bahnlinien gesetzlich verpflichtet hat (pr. Kilometer mit 20.000—50.000 Frcs.), sind bei uns eine Menge Projecte für meist ganz unrentable Linien entstanden.

Durch dieselben werden die Cantone, besonders aber die zunächst betheiligten Gemeinden mit Schulden überladen, deren Druck früher oder später sich bitter fühlbar machen muss.

In der Arbeiterbewegung, welche in den letzten Jahren von immer grösserer Bedeutung für das wirthschaftliche Leben der Nationen wird, ist infolge der allgemeinen Stille auf dem Geschäfts- und Arbeitsmarkt auch bei uns eher ein Zurückgehen der hochgehenden Fluten bemerkbar. Namentlich sind die früher alltäglichen Arbeitseinstellungen seltener geworden.

Es würde hier viel zu weit führen, auch nur oberflächlich der mannigfachen Vorschriften und gesetzlichen Anordnungen zu gedenken, welche bei uns auf socialem Gebiete zu Gunsten der arbeitenden Classen und vornehmlich der Fabriksbevölkerung erlassen worden sind. Eine sehr erschöpfende Zusammenstellung dieser Bestrebungen ist aus Anlass der Wiener Weltausstellung vom hiesigen Professor Böhmert gemacht worden.

Einen neuen Gedanken in dieser Richtung hat die Baseler Regierung in dem Vorschlage einer von Gesetzeswegen obligatorischen Krankenversicherung aller Arbeiter und Dienstboten zur Berathung vorgelegt. Sie geht dabei von der Meinung aus, dass sämmtliche Arbeitgeber in Fabriken und Gewerben, sowie die Dienstherrschaften dafür verantwortlich gemacht werden, dass ihre Angestellten bei diesem Verein versichert seien.

Der Stand der Getreidefelder war wohl selten ein so vielversprechender wie im Frühling 1874, allein die Spätfröste vernichteten diese Hoffnungen bei den frühen Gattungen von Wintergetreide, so namentlich beim Roggen. Weizen lieferte eine sehr gute Ernte in quantitaver, jedoch nur eine mittlere in qualitativer Hinsicht. Hafer und Sommergerste, in der Schweiz übrigens nicht mehr viel angebaut, gediehen trotz des trockenen Sommers befriedigend.

Sämmtliche Futterpflanzen litten durch die starken Spätfröste und gaben nur einen geringen Ertrag; der Centner Heu ist daher in Zürich bis auf 7½ und 8 Frcs. (gegen 5 Frcs. als gewöhnlicher Preis) und im Canton Appenzell sogar bis auf 15 und 20 Frcs. gestiegen. Die Kartoffelernte war gut.

Von Obst wurden die Birnen in der Blüthezeit durch die Fröste zerstört, während die Apfelbäume überaus reichen Segen gaben.

Der Weinstock wurde im Frühling vom Froste stark heimgesucht, erholte sich aber in ganz unerwarteter Weise, so dass es im Herbst noch viel Wein bei hohen Preisen gab.

Zum Schutze gegen die Verbreitung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) wurde eine eidgenössische Commission ernannt, welche in den weinbautreibenden Gegenden Localcommissionen hat. Der Verkehr mit Rebpflanzen wurde verboten, ebenso alle

und jede Versuche mit dem Insect selbst. Sofortige Anzeige soll von den Rebenbesitzern gemacht werden, wenn sie etwas bemerken. Inficirte Wurzeln sind allsogleich einzusenden.

Es hat sich herausgestellt, dass die Reblaus schon seit vielen Jahren auf einer Stelle am Zürichersee existirt, ohne sich jedoch dort ausgebreitet zu haben. Wenn nicht die Verheerungen in Klosterneuburg mit seinem dem unserigen sehr ähnlichen Klima bekannt wären, so würde man hier stark die Hoffnung genährt haben, dass das hiesige Klima sich wenig zur Ausbreitung dieses Ungeziefers eigne.

Infolge der anhaltenden Trockenheit im Herbst 1873 war die Bestellung der Felder eine schwierige und für die Entwicklung des Samens ungünstige, so dass die Saatfelder meist schwach bestockt und wenig kräftig in den Winter gelangten. Dieser brachte aber durch seine anhaltende Schneedecke guten Schutz.

Die Rindviehzucht wird nicht nur durch Private, sondern auch vom Staate durch Ausstellungen und Prämien unterstützt und ausgedehnt.

Während der Getreidebau sich zurückzieht, wird eine immer grössere Fläche mit Futterpflanzen bestellt.

In den Genossenschaftskäsereien geht man mehr und mehr von dem System ab, wornach die Bauern einem Sennen in ihrer Nähe die Milch verkauften und diesem die Fabrikation und den Absatz des Käses überliessen. Man kommt allmälig wieder auf die frühere Methode zurück, nach welcher eine Anzahl Genossen ihre eigene Milch verkäsen und dann das Erzeugniss auch selbst verkaufen.

Das Hornvieh war während des ganzen Jahres 1874 von der Maul- und Klauenseuche heimgesucht. Diese hat seit einigen Jahren einen intensiv bösartigen Charakter angenommen, indem einzelne Thiere in einem und demselben Jahr sogar dreimal von der Krankheit befallen wurden.

Auch die Lungenseuche trat hie und da sehr heftig auf, wurde aber jedesmal, Dank der eidgenössischen Centralisation der Viehgesundheitspolizei, gründlich unterdrückt.

Die Milchversuchstation in Thun bewährt sich als eine nützliche Anstalt für die betreffenden Kreise. Nach Anleitung derselben wird im Canton Thurgau sog. „schwedischer" (magerer) Käse bereitet, den man ebenso vortrefflich als billig findet.

Die Milchcondensationsfabrik in Chaam hat fortwährend guten Erfolg; um die Concurrenz für die Lieferungen an die Kriegs- und Handelsmarine abzuschneiden, hat sie ein grosses Institut dieser Art in England käuflich an sich gebracht.

Neue derlei Etablissements gedeihen nicht gut, weil Chaam mit einem verschwindend kleinen Nutzen arbeitet, welcher es neu gegründeten Unternehmungen, die noch enorme Auslagen für Zeitungsreclame machen müssen, fast unmöglich macht, zu bestehen. Für das Geschäftsjahr 1874 bezahlte Chaam trotz der Vermehrung der Actien 20 pCt. Dividende.

Eine auffallende, aber sehr allgemein auftretende Erscheinung ist die Verminderung der ländlichen Arbeiter, und die dadurch hervorgerufene Steigerung der Löhne für den landwirthschaftlichen Betrieb, der dadurch, sowie durch den Entgang des für Bahnbauten und dergleichen aufgewendeten Capitals sehr wesentlich erschwert wird.

Grosser Futtermangel führte ein starkes Sinken der Viehpreise herbei. Schlachtvieh verkaufte sich besser als Nutzvieh, das um $1/4$ bis $1/3$ gegenüber den Vorjahren im Preise zurückging.

Der flaue Absatz im Käsehandel half noch mit zu dem Druck auf die Viehpreise. Der Centner Fettkäse war durchschnittlich um 10—15 Francs billiger als im Jahre 1873. Der Mittelpreis der guten fetten Emmenthalerkäse (Sommerwaare) berechnete sich mit 75 Francs, während er im Vorjahre bis auf 93 Francs gestiegen war. Butter kostete 1·30—1·40 Francs pr. Pfd.; für Kartoffeln wurde nur 5—6 Francs pr. Ctr. gelöst.

Mostäpfel stellten sich auf 7—8 Francs pr. Doppelcentner und wurden in grossen Massen nach Deutschland ausgeführt.

Getreide war verhältnissmässig billig; der Doppelcentner Weizen kam nicht über 33 Francs zu stehen.

Im April 1874 constituirte sich in Zürich eine Gesellschaft unter dem Namen „Getreidebörse“ mit dem Zwecke, den Getreidehandel in der Schweiz zu fördern, sowie die Schlichtung von Streitfragen im Getreidegeschäfte durch Expertise und Schiedsgericht anzustreben. Ferner sollte ein ständiges Local zur Vereinigung von Händlern und Müllern erworben werden. Mitglied ist jeder Fachmann, welcher monatlich 5 Francs bezahlt.

Die Generalversammlung hat ein Regulativ aufgestellt, betreffend: 1. die Haus-Ordnung; 2. Usancen; 3. die Schiedsgerichts-Ordnung.

Die Hausordnung bestimmt die Geschäftszeit in dem Versammlungslocal, die Ordnung daselbst und die börsenamtliche Preisnotirung.

Die Usancen normiren die Einrichtung des Abschlussbriefes für gemachte Geschäfte, bezeichnen die Begriffe bei Kauf auf Benennung, auf Muster und auf Besichtigung, setzen die Reclamationsfrist fest und geben einzelne Bestimmungen über Preis, Spesenvertheilung, Lieferzeit, Termin, über die Folgen versäumter Lieferungsfrist, Zahlungsbedingungen und Concurs.

Die Schiedsgerichts-Ordnung regelt die Competenz des Börsenschiedsgerichts, die Zusammenstellung desselben, die Wählbarkeit als Richter, das Verfahren bei der Klagestellung, Bildung des Gerichtes, Vorladung, Parteivertretung, Anordnung und Expertise durch das Gericht, Vergleich, Urtheilsfällung, Ausfertigung, Verkündung, Kostenvertheilung u. s. w.

Das 1874er Getreidegeschäft war, mit Ausnahme einiger Monate im Spätjahre, flau. Ueberall viel Weizen und überall annähernd die gleichen Preise hinderten den Verkehr. Da die Schweiz selbst eine gute Ernte machte, was trotz unseres eher abnehmenden und überhaupt geringfügigen Getreidebaues eine Mindereinfuhr von ca. 45.000 Centner gegen 1873 zur Folge hatte, so konnte in unserem kleinen Consumtionslande auch nicht wohl von einem besonders schwunghaften Geschäft die Rede sein. Die Preise wichen von Juni bis October um ca. 30 pCt.

Die vorzüglichen Qualitäten eines Theils der ungarischen 1874er-Ernte veranlassten die Schweizer Consumenten, Ungarn wieder ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Anstatt aber diesen Umstand auszunützen und bemüht zu sein, sich die Schweiz wieder dauernd als Abnehmer zu sichern, schloss man sich in Ungarn keineswegs dem Preisgange in andern Ländern an, sondern glaubte, auf die guten Qualitäten gestützt, bei zu hohen Preisen verharren zu dürfen.

Man wurde indessen nur zu rasch in dieser Hoffnung getäuscht. Die Schweizer Händler erlitten an den Bezügen aus Ungarn Verluste, indem bald wieder neuer billiger Weizen aus Russland offerirt wurde; und da dieser bei der Vermahlung ein sehr befriedigendes Resultat ergab, so reducirten sich die Bezüge aus Ungarn mehr und mehr.

Russland, der grösste Getreideconcurrent Ungarns, hat somit wieder mit seinem Product eine dominirende Stellung in der Schweiz eingenommen, was nicht so leicht der Fall gewesen wäre, wenn Ungarn gleich im Anfang gefügiger gewesen wäre. Es ist nicht zu vergessen, dass Ungarn sein Getreide früher als Russland zu Markte bringen kann, was immerhin ein sehr bedeutender Vortheil ist.

Es wird von Seiten des ungarischen Getreidehandels und der betreffenden Eisenbahngesellschaften vieler Mühe bedürfen, um die fast verlorene Stellung in der Schweiz wieder erringen zu können; denn nicht nur sendet Russland von Jahr zu Jahr bessere und reinere Qualitäten, welche den Müllern gute Ergebnisse sichern, sondern auch der Händler findet grösseren Vortheil bei Bezügen aus Russland via Marseille, weil die

französischen und Schweizer Bahnen die Lieferfristen genau einhalten und vor Gewichtsabgängen schützen. Dies sind Vortheile, welche keine österreichisch-ungarische Bahn bietet.

Unter jenen Gattungen Sommergetreide, welche Oesterreich-Ungarn producirt, ist Gerste diejenige, welche alljährlich in grösserer oder geringerer Menge nach der Schweiz exportirt wird.

Man bezieht hauptsächlich ungarische Qualitäten. Das mährische Erzeugniss wird zwar als vorzüglich anerkannt, findet jedoch wegen seines hohen Preises nur sehr beschränkten Absatz.

Es ist indessen vorauszusehen, dass der hierländige Consum sich mehr und mehr mit dem letztgenannten Product befreunden werde, hauptsächlich in solchen Jahren, wo die süddeutsche Gerste nur von geringer Qualität ist.

In der Malzbereitung hat die österreichisch-ungarische Industrie eine grosse Vollkommenheit erreicht und nimmt auch infolge dessen der Import von Malz aus Oesterreich nach der Schweiz alljährlich zu.

Derzeit wird noch immer die grösste Menge Malz aus Deutschland bezogen; so betrug 1874 die Einfuhr von dort 92.379 Ctr., wogegen Oesterreich-Ungarn 53.533, Frankreich 16.565 und Italien 3471 Ctr. lieferte.

Allerdings ist nicht zu verkennen, dass auch Frankreich in neuester Zeit grosse Anstrengungen macht, bei seinem oft sehr billigen Rohproduct und den niedrigen Transportsätzen sich für Malz ein regelmässiges Absatzgebiet in der Schweiz zu verschaffen.

Das Jahr 1874 zeigte in den beiden Factoren, welche dasselbe kennzeichneten — vergrösserte Production von Rohseide und damit verbundenes Sinken der Preise derselben auf der einen, zunehmende Erzeugung von Seidenwaaren auf der andern Seite — grosse Aehnlichkeit mit seinem Vorgänger. Die Ergebnisse des ersteren waren eher noch ungünstiger als die des letzteren.

Aus einer Zusammenstellung der Betriebsresultate sämmtlicher Seidentrocknungs-Anstalten ersieht man eine Vermehrung des Seidenverbrauches um 10 pCt. gegenüber dem Vorjahre.

Zürich figurirt dabei mit einer Zunahme von 54.129 Kilogr. oder 12 pCt; Lyon mit einer solchen von 500.213 Kilogr. oder 20 pCt. der respectiven Gesammtbewegung.

Also bei stets weichenden Preisen des Rohstoffes, bei möglichst schlechtem Absatz in England und Amerika eine immer zunehmende Production. Daher auch die ungünstigen Resultate der wenigen bekannt gewordenen Bilanzen in dieser Branche.

So z. B. schloss die Weberei in Winterthur mit 200.000 Frcs., diejenige in Bern mit 138.000 Frcs. Deficit ab, beide mit kolossalem Waarenlager, welches kaum vollständig abgeschrieben sein dürfte.

Rohseide ist von December 1873 bis Juni 1874 um ca. 10—15 pCt. im Preise gewichen, hob sich dann infolge von Gerüchten über einen ungenügenden Ausfall der Ernte wieder ein wenig, um schliesslich bis December 1874 auf den tiefsten Preisstand, der seit Jahren dagewesen ist, zurückzusinken.

Der Grund dieses anhaltenden Rückganges lag einestheils in der reichen Ernte (resp. dem Aufhören der Krankheit) in Italien und Frankreich, anderseits in dem vergrösserten Import asiatischer Seide, verbunden mit sehr vervollkommneter Qualität dieser letzteren. Die diesfällige Einfuhr war 1874 ungefähr um $\frac{1}{3}$ stärker als in den nächstfrüheren Perioden.

Dass die Fabrikation trotz des schlechten Absatzes und trotz des fortwährend sinkenden Marktwerthes des Rohstoffes so wesentlich mehr leistete, als in den Vorjahren, hat seinen Grund in dem starken Seidenverbrauch der mehr und mehr in Thätigkeit kommenden mechanischen Seidenwebereien.

Anderseits sind die Fabrikanten, welche auf die Hausindustrie angewiesen sind, gezwungen, alle ihre Leute dauernd zu beschäftigen, wenn sie nicht Gefahr laufen wollen, dass ihnen dieselben von Concurrenten weggenommen werden. Infolge dessen haben sich auch die Arbeitslöhne stark erhöht, sind aber dabei noch immer als niedrig zu bezeichnen.

Glücklicherweise hat die grosse Billigkeit der Seidenstoffe (namentlich in den leichten und mittleren Züricher Qualitäten) eine grössere Nachfrage zur Folge gehabt und fängt wieder an, die concurrirenden Baumwoll- und Schafwollstoffe zu verdrängen. Diesem Umstande hat man es zu verdanken, wenn die unvermeidlich scheinende Waarenkrisis für diesmal nicht eintrat.

Das Jahr 1874 hat, wie sein unmittelbarer Vorgänger, der schweizerischen Baumwollindustrie im grossen Ganzen befriedigende Resultate gebracht. Nur war es dieses Mal im Gegensatz zu 1873 weniger die Feinspinnerei von Nr. 60 aufwärts, welche sich eines flotten Absatzes und günstiger Erlöse zu erfreuen hatte, als vielmehr die mittleren Nummern von 34-36 bis 50, die bei lohnenden Preisen anhaltend und lebhaft begehrt blieben.

Grobe Nummern von 24 abwärts gaben zwar zu starken Umsätzen Anlass, jedoch mussten hie und da seitens der Spinner Concessionen gemacht werden.

Die Hauptursache der minder günstigen Lage der feineren Garne ist in der starken Abnahme der Frage nach feinen Geweben für den Export zu suchen, welcher dieselben grösstentheils entweder roh zum Bedrucken und zur Wiederausfuhr nach überseeischen Ländern oder gebleicht und gestickt für den europäischen und namentlich für den französischen Consum bezog.

Die bedruckten feinen Gewebe sind während des Jahres 1874 auf allen überseeischen Hauptmärkten sehr in Ungunst und durch die leichten englischen und sächsischen halbwollenen Artikel, die massenhaft hinausgesandt wurden, stark verdrängt gewesen.

Für gebleichte und gestickte Waare erwies sich Frankreich infolge gedrückten Geschäftsganges gegen früher als ein viel schwächerer Abnehmer. Man begnügte sich dort mit dem weit geringeren und daher auch billigeren inländischen Fabrikat.

Wie die Spinnerei in grobe, mittlere und feine Nummern zerfällt, so sind auch in der Rohweberei drei Hauptgruppen zu unterscheiden, nämlich: schmale leichtere Qualitäten für Futterstoffe; mittelbreite bessere zum Färben und Bedrucken; endlich feinere für die bereits angedeutete Verwendung, die sich, wie bemerkt, im Jahre 1874 sehr vermissen liess.

In Futterstoffen emancipirt sich das Ausland und namentlich Italien infolge des Aufblühens seiner nationalen Industrie immer mehr von der Schweiz. Glücklicherweise wurde dieser zweifache Ausfall während des Jahres 1874 und besonders in dessen zweiter Hälfte durch eine fortwährend steigende Frage nach besseren und besten Sorten von Drucktüchern aus mittleren Nummern mehr als aufgewogen.

Die Weber konnten, selbst mit Hinzuziehung der früher für Feinweberei verwendeten Stühle, dem stets zunehmenden Begehr nicht in dem Umfange genügen, in welchem derselbe auftrat und anhielt, was unsern Fabrikanten auf viele Monate hinaus reichliche und lohnende Beschäftigung sicherte.

Das Elsass und theilweise auch Nord- und Süddeutschland traten als Hauptabnehmer auf. Auch Frankreich und Italien lieferten für diese Sorten ein gewisses Contingent, während Oesterreich mit seiner günstig situirten und mächtigen böhmischen Webe-Industrie und seiner, während des ganzen Jahres gedrückten Valuta weder Veranlassung noch Convenienz fand, von der Schweiz mehr zu beziehen, als einzelne feine Specialartikel.

Die mechanische Buntweberei hat, wenn auch vielleicht nicht ganz in dem Umfange wie 1873, doch auch im Jahre 1874 regelmässige Beschäftigung für den

Export gehabt, und die grösseren und leistungsfähigen Etablissements waren auch für weiter hinaus noch so ziemlich mit Aufträgen versehen.

Wenn unsere Buntweberei ihre Hauptstärke darin hat, die Kleidungsstoffe für den Bedarf der überseeischen Länder billiger herzustellen oder nachzumachen, als die echten an Ort und Stelle erzeugt werden, so kann es für sie nicht ohne Interesse sein, dass die Sucht der gelben, rothen und schwarzen Racen, sich in europäische Kleidung zu stecken, in steter Zunahme begriffen ist.

So ist, um ein Beispiel anzuführen, ein farbig gewobener Artikel, der als Hauptbestandtheil der japanesischen Nationaltracht in früheren Jahren in sehr bedeutenden Mengen von der Schweiz exportirt wurde, vollständig ausser Cours gekommen, theils weil die Japanesen ihre eigenen Webe-Einrichtungen rasch und ausgiebig verbessern, ganz besonders aber, weil es heute bei denselben als Kennzeichen des Wohlstandes gilt, europäisch gekleidet zu sein.

Die Rothgarnfärbereien hatten auch im Jahre 1874 Ursache, mit ihrem Absatze zufrieden zu sein, während die Türkischrothfärberei und Druckerei von Stückwaaren das ganze Jahr hindurch nur einen sehr schleppenden und auch nicht lohnenden Geschäftsgang aufzuweisen hatte.

Einer ganz ausserordentlichen Blüthe erfreut sich die mechanische Stickerei. Obgleich für diesen erst einige Jahre alten Industriezweig gegenwärtig zwischen 6000 und 7000 Maschinen in voller Thätigkeit sind, so dauert die Aufstellung neuer Apparate noch immer ununterbrochen fort.

Dabei ist es erfreulich, sagen zu können, dass die technische Vervollkommnung dieses Artikels und der Aufwand von Geschmack und neuen Ideen mit dem fortwährend zunehmenden Absatze gleichen Schritt hält; ein Umstand, der auch für die Zukunft günstige Resultate verbürgt.

Rohe Schafwolle blieb theuer, während die Wollengarne nicht zu entsprechenden Preisen verkäuflich waren. Das Geschäft war deshalb nichts weniger als lohnend.

In Derendingen und Bürgeln wurden 1874 zwei neue Kammgarnspinnereien (Actienunternehmungen) in Gang gesetzt.

Handel, Industrie und Schifffahrt New-York's, beziehungsweise der Vereinigten Staaten, im Jahre 1874.

New-York. Das Geschäft im Allgemeinen fühlte während der ersten Hälfte des Jahres 1874 noch in starkem Masse die Nachwehen der Panique des Vorjahres. Ueberall herrschte Misstrauen, und viele Firmen, welche Moratorien nachgesucht hatten, wurden zur Suspension gezwungen. Dazu kam die allgemeine Entwerthung aller Waaren, so dass die ersten sechs Monate des Jahres im günstigsten Falle wenig profitabel waren, wobei die Importbranche besonders schwer getroffen wurde.

Während für das Exportgeschäft die Nachtheile sich anfänglich minder geltend machten, hatte dasselbe während eines Theiles des zweiten Semesters durch ungünstige Conjuncturen, wie bedeutender Preisrückgang vieler Stapelproducte etc., ebenfalls stark zu leiden.

Die Fallimente im Jahre 1874 werden an Zahl, sowie bezüglich der Höhe des Betrages denen des Jahres 1873 kaum nachstehen, wobei jedoch in Betracht zu ziehen ist, dass die Ursache der meisten Zahlungseinstellungen noch aus dem Jahre 1873 stammte.

Blieb einerseits die Gesammtheit des Imports, wenn auch nicht nach der Quantität, so doch nach dem Werth hinter der des Vorjahrs zurück, so hat andererseits der Productenexport den gehegten Erwartungen nicht entsprochen.

Die Ernten lieferten in Europa, ebenso wie hier, einen etwas besseren als den Durchschnittsertrag, so dass Europa namentlich an Brodstoffen und anderen Stapel-Producten weniger von hier zu beziehen hatte, als in früheren Jahren.

Dies übte natürlich einen höchst deprimirenden Einfluss auf das Frachtgeschäft und in fast gleichem Masse auf die Resultate des Eisenbahnbetriebes aus. Als Folge dieser Depression erlitt die Schiffbau-Industrie, welche im Jahre 1873 einen neuen Aufschwung genommen hatte, wieder einen Rückgang.

Trotz dieser Uebelstände würde die Handelsbilanz mit dem Auslande noch immer ein relativ günstiges Resultat geliefert haben, wenn nicht von europäischen Geldmärkten bedeutende Posten von amerikanischen Papieren, welche man als permanent investirt betrachtet hatte, nach hier zurückgesandt worden wären.

Kann diese Verminderung der in Europa gehaltenen amerikanischen Schuldtitel, deren Total annähernd auf 1150 Millionen Dollar angenommen wird, auch keineswegs als positiver Nachtheil betrachtet werden, so hat die Rücksendung derselben doch während der letzten Monate des Jahres einen starken Goldexport hervorgerufen, und da jede Verminderung des im Lande befindlichen Edelmetalls der Rückkehr zur Baarzahlung neue Hindernisse in den Weg legt, so ist von diesem Gesichtspunkte aus der starke Rückfluss amerikanischer Securitäten nicht erwünscht.

Der Bau neuer, resp. der Weiterbau bereits begonnener Bahnen ist fast völlig ins Stocken gerathen, und wohl in keinem Jahr seit 1856 hat sich das Schienennetz der Vereinigten Staaten weniger erweitert als in 1874. Auch ältere Gesellschaften beschränkten die Reparaturen, Verbesserungen u. s. w. auf das unumgänglich Nothwendige.

Am härtesten unter dieser Conjunctur hatte die durch die September-Panique von 1873 schon stark erschütterte Eisenindustrie zu leiden. Die Eisenwerke Pennsylvaniens, welche seit ihrem Bestehen eine Stagnation kaum noch gekannt hatten, blieben während eines grossen Theils des Jahres 1874 ausser Thätigkeit, und die Zahl der dadurch brodlos gewordenen Arbeiter belief sich auf viele Tausende.

Aber der Stillstand der Industrie beschränkte sich nicht nur auf die von den Eisenbahnen direct oder indirect abhängigen Gewerbe, derselbe erstreckte sich vielmehr auf einen grossen Theil der Fabrikthätigkeit des gesammten Landes. Die Wollen- und Baumwollwaaren-Fabriken Neu-Englands reducirten ihren Betrieb oder unterbrachen denselben eine Zeit lang gänzlich, und in den Städten lag die Bauthätigkeit darnieder. Als merkwürdige Erscheinung ist erwähnenswerth, dass gerade in dieser Periode der Geschäftsstockung die Arbeitseinstellungen florirten. Während Hunderttausende ohne Beschäftigung umhergingen, widersetzten sich Diejenigen, welche noch in Arbeit standen, der durch die Verhältnisse bedingten Lohnreduction. Wie nicht anders zu erwarten, wurde der durch die Strikes beabsichtigte Zweck nicht erreicht.

Im engsten Zusammenhange mit den ungesunden Arbeiterverhältnissen steht die bedeutende Abnahme der Einwanderung. Nicht nur, dass diese letztere während des Jahres 1874 nur bei 150.000 betrug, gegen 227.000 in 1873 und 292.000 in 1872, auch die Rückwanderung nach Europa hat beträchtliche Dimensionen angenommen; ja sie ist, was Deutsche anbetrifft, fast ebenso stark gewesen, wie die Einwanderung.

Das Gesammtresultat würde noch schwächer sich gestaltet haben, wenn nicht die seit Juli 1874 begonnene Masseneinwanderung ostpreussischer und russischer Mennoniten den anderweitigen Ausfall einigermassen gedeckt hätte.

Von allen Ereignissen des Jahres 1874 ist die Abnahme der Einwanderung wohl am meisten zu beklagen, da jeder an diesen Gestaden landende Emigrant eine kaum zu überschätzende Bereicherung des Nationalvermögens repräsentirt.

Von verheerenden Naturereignissen ist das Land nicht gänzlich verschont geblieben. Ueberschwemmungen in Louisiana verursachten an Zucker- und Baumwollplantagen beträchtlichen Schaden, und der Nordwesten, namentlich Minnesota und Nebraska, auch Kansas, wurden von der Heuschreckenplage auf empfindliche Weise heimgesucht.

In Chicago brach im Monate Juli eine Feuersbrunst aus, welche einen Schaden von ca. 4 Mill. Dollar anrichtete.

In den meisten Theilen der Union sind reiche Ernten eingeheimst worden, die Production der Petroleumquellen hat nicht nachgelassen, die Baumwollcultur hat einen Durchschnittsertrag geliefert, und die Minen förderten nach wie vor grosse Quantitäten von Gold, Silber und anderen Metallen zu Tage.

Der Stillstand in den meisten Zweigen des Handels und der Industrie während des Jahres 1874 prägte sich am deutlichsten in den Bewegungen des Geldmarktes aus. Während es in früheren Jahren zu einer stehenden Klage geworden war, dass die grösste Abundanz oft unvermittelt der unerträglichsten Knappheit Platz machte, dass Geld zu Zeiten, wenn das legitime Geschäft des Landes desselben am nothwendigsten bedurfte, nur gegen Wucherzinsen zu erlangen war, hat im Jahre 1874 ein fast ununterbrochener Geldüberfluss geherrscht. Die durchschnittliche Zinsrate betrug in New-York während des ersten Semesters 1874 $3^{8}/_{10}$ pCt. für Call Loans und $6^{4}/_{10}$ pCt. für Disconten von gutem commerziellen Papier in kurzen Sichten; im zweiten Semester beliefen sich die Durchschnittsraten auf $2^{7}/_{10}$ und resp. $5^{6}/_{10}$ pCt.

Im Gegensatz zu der Leichtigkeit, mit welcher Call Loans gegen Depôt unbezweifelter Securitäten zu niedrigen Raten zu haben waren, zeigte sich das Capital weittragenden Unternehmungen gegenüber äusserst zurückhaltend, da das Vertrauen noch immer erschüttert war. Im Uebrigen stellte das legitime Geschäft nur geringe Anforderungen; selbst die Mobilisirung der Getreideernten, in früheren Jahren der gewichtigste Factor zur Beeinflussung des Geldmarktes, erforderte bedeutend weniger Capital als sonst, nicht allein infolge des allgemeinen Preisrückganges der Cerealien, sondern auch, weil sich die Verschiffungen über einen grösseren Zeitraum verbreiteten.

Der Goldmarkt war frei von jeder speculativen Aufregung. Noch in keiner Periode seit der Suspension der Baarzahlungen waren die Fluctuationen des Agio so gering wie in 1874, die Prämie variirte nur um $5^{3}/_{8}$ pCt.; der höchste Cours mit $14^{3}/_{8}$ wurde am 15. April und der niedrigste mit 9 am 28. Juli erreicht. Das Durchschnittsagio betrug $11^{13}/_{16}$, gegen $13^{1}/_{5}$ in 1873 und $12^{2}/_{5}$ in 1872.

Während das Agio von Januar bis Juli eine weichende Richtung verfolgte, veranlassten die Störungen an den europäischen Geldmärkten während der zweiten Hälfte des Jahres einen starken Contantenexport, der eine Hausse des Agio nach sich zog.

Der Contantenexport aus dem Hafen von New-York betrug in 1874 zusammen 63,392.890 Doll., worin jedoch ca. $21^{1}/_{2}$ Mill. Silber mit inbegriffen waren, während im Jahre 1873 49,632.602 Doll. Contanten, darunter $33^{1}/_{2}$ Mill. Silber, exportirt wurden. Die Goldausfuhr im Jahre 1874 überstieg demnach die von 1873 um 24 Millionen, während der Contantenimport (welcher fast ausschliesslich in Gold besteht) um ca. $11^{1}/_{2}$ Millionen geringer war als in 1873 (6,343.017 Doll. im Jahre 1874, gegen 17,777.706 Doll. in 1873). Als Speculationsartikel hat Gold gegen früher von seiner Attractionskraft bedeutend verloren; denn die Umsätze erreichten im Jahre 1874 nur 10.131,269.172 Doll., gegen 17.102,327.931 Doll. in 1873.

Dem Markte für Bundesobligationen fehlte in 1874 die Unterstützung, welche ihm in den vorhergehenden Jahren durch die Bondsankäufe des Schatzamtes zu Theil geworden war. Der Zustand der Bundesfinanzen machte es unmöglich, die laut Gesetz erforderliche Tilgung der Bundesschuld in Höhe von 1 pCt. p. a. durch Bondsankäufe vorzunehmen. Trotzdem verfolgten die Course, mit kurzen Unterbrechungen, eine steigende Tendenz.

Der Vorzug der Bundespapiere als Capitalsanlage war durch die Ereignisse der Panique von 1873 auf das Glänzendste demonstrirt worden, und seitens der Sparbanken, Versicherungsgesellschaften und anderen Finanzinstitute wurden im Jahre 1874 grosse Beträge aus dem Markte genommen.

Während der zweiten Hälfte des Jahres wurden aus Europa einige Posten Regierungspapiere, deren Total auf ca. 8 Mill. Doll. geschätzt wird, nach hier retournirt; der diesseitige Bedarf absorbirte aber dieses Material so schnell, dass Course dadurch nicht nur unbeeinflusst blieben, sondern trotz der Rückströmung häufig sogar die gleichzeitigen europäischen Notirungen überflügelten.

Das Waaren- und Productengeschäft bot nicht viel Erfreuliches. Mit Ausnahme von Provisionen weisen die meisten Exportartikel einen mit der Differenz des Gold-Agio in keinem Verhältniss stehenden Preisrückgang auf.

Beispielsweise war Petroleum, welches am 1. Mai 1861 mit 55 Cents Gold bezahlt wurde, am Schlusse des Jahres 1874 zum Preise von 12 Cents Papier zu haben, gegen $13^1/_2$ und $27^1/_2$ Cents am Schluss der beiden Vorjahre. Die Notirung für Baumwolle am Schluss des Jahres 1874 war $14^1/_4$ Cents, gegen $16^1/_4$ und $20^1/_2$ Cents; für Weizenmehl 4·50 Doll., gegen 6 und 6·25 Doll.; für Weizen 1·25 Doll., gegen 1·65 und 1·67 Doll.; für Harz 2·10 Doll., gegen 2·50 und 3·60 Doll.; für Terpentinöl 35 Cents, gegen 41 und 60 Cents am Schluss der beiden Vorjahre.

Berücksichtigt man jedoch diese erheblichen Preisrückgänge, so verliert der Umstand, dass der Gesammtwerth des Exports aus hiesigem Hafen sich etwas vermindert hat, insofern an Bedeutung, als der Umfang des Exportgeschäfts nicht nur dem des Vorjahrs gleich, sondern vielmehr wesentlich grösser war, als jemals früher; denn im Vergleich zum Vorjahre repräsentirt der Gesammtexport aus dem hiesigen Hafen (mit Ausschluss der Contanten) einen Werth von 283,940.133 Doll., gegen 300,245.405 und 236,859.297 Doll. in den beiden Vorjahren; resp. auf Gold (bei einem Durchschnittsagio von $11^3/_{16}$ pCt., gegen $13^4/_5$ und $12^2/_5$ pCt.) berechnet, einen Werth von 246,611.038 Doll., gegen 253,697.150 und 200,601.145 Doll. in den beiden Vorjahren.

In frühern Jahren wurden nur ca. 40 pCt. des Gesammtexports der Union von New-York aus verschifft, während der Jahre 1873 und 1874 hat sich jedoch für den hiesigen Hafen das Verhältniss insofern günstiger gestaltet, als fast die Hälfte dieser Ausfuhr den Weg über New-York nahm, während wie seither ungefähr drei Viertel des Gesammtimports in New-York eintrafen.

Der Contantenexport im Jahre 1874 belief sich auf 61,222.228 Doll., gegen 48,659.661 und 71,959.042 Doll. in den beiden Vorjahren; incl. Contanten betrug der auf Gold reducirte Totalwerth des Exports von New-York im Jahre 1874 317,571.501 Doll., 1873 313,894.850 Doll., 1872 283,943.797 Doll. Dagegen bezifferte sich der Gesammtwerth des Imports (incl. 6,407.571 Doll. Contanten, gegen 18,605.611 und 5,594.208 Doll. in den beiden Vorjahren) auf: 393,683.734, 398,565.836 und resp. 432,106.686 Doll. Gold.

Es ist noch hervorzuheben, dass während des letzten Decennium's im Hafen von New-York auf einen Gesammtimport von 3.265,974.163 Doll. allein 1.230,170.401 Dollar Gold an Zoll, also durchschnittlich fast 33 pCt. ad valorem, entrichtet wurden, davon 111,101.287 Doll. im Jahre 1874, gegen 115,516.936, 138,215,803 und 147,770.290 Doll. in den drei Vorjahren.

Der Gesammtverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten beziffert sich für das Jahr 1874 auf 5,009.803 Doll., der directe Verkehr New-York's mit österreichisch-ungarischen Häfen auf 1,717.153 Dollar.

Die Frachtverhältnisse waren für viele Rheder, namentlich solche, die auf die guten Notirungen des ersten Halbjahres gestützt, ihre Schiffe zwischen Juli und September hieher dirigirten, enttäuschend.

Die guten Ernten in Europa waren dabei von nicht geringem Einflusse. Bis Ende Juni waren die Verschiffungen von Getreide, namentlich nach dem Continent, sehr bedeutend, hörten dann aber beinahe ganz auf.

Ausser den natürlichen Folgen eines so plötzlich gehemmten Exportverkehrs litt jedoch der Frachtmarkt noch Monate lang nach dieser Stockung an den Folgen der Speculation einzelner Firmen, die namentlich österreichisch-ungarische und italienische Rheder dazu vermochten, Speculations-Charters zu so hohen Raten zu acceptiren, dass eine grosse Anzahl Schiffe dieser Flaggen hieher kamen.

Eine Menge so befrachteter Schiffe mussten nach beendeten Liegetagen zu irgend welchen Raten Fracht nehmen; dabei war das Geschäft so flau und schleppend, dass Monate vergingen, ehe es trotz aller Concessionen gelang aufzuräumen.

Die Einläufe unter österreichisch-ungarischer Flagge betrugen:

Jahr	Schiffe	Jahr	Schiffe
1874	219	1871	35
1873	166	1870—1865 (durchschnittlich)	22
1872	86		

Von österreichisch-ungarischen Häfen in New-York eingelaufen und eben dahin von hier abgegangen sind folgende Schiffe:

Jahr	Eingelaufen	Ausgelaufen
1874	16 Schiffe	36 Schiffe
1873	11 „	39 „
1872	10 „	31 „

Die Gesammtzahl der in New-York von fremden Häfen eingelaufenen Kauffahrteischiffe aller Flaggen, jedoch ohne die Küstenfahrzeuge betrug: 1874: 6367; 1873: 6318; 1872: 5.573.

Die nachstehenden Ausweise enthalten die näheren Einzelnheiten in Betreff des Handels- und Schifffahrtsverkehrs und der Einwanderung.

Handelsverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten in dem mit 30. Juni endenden Fiscaljahre 1874.

Directer Import aus Oesterreich-Ungarn.

Waarengattung	Werth, Dollar	Waarengattung	Werth, Dollar
Wieder eingeführte Producte der Vereinigten Staaten	6.623	Früchte	298.477
Chemikalien	11.525	Glaswaaren	690
Kaffee	34	Altes Eisen	26.912
Gummi	33.330	Stahl	21
Essenzöle	687	Goldarbeiten	292
Hadern	37.936	Hanf	1.164
Samen	16.362	Handschuhe	25
Schwefel, roh	3.968	Lederwaaren	1.450
Verschiedene zollfreie Artikel .	3.516	Marmor und Steinwaaren . . .	100
Bier	29	Metallwaaren	420
Bücher	4	Musikalische Instrumente . . .	1.204
Knöpfe	1.554	Olivenöl etc.	232
Droguen etc.	8.231	Photographien, Lithographien etc.	186
Stricke und Taue	1.659	Malerfarben	2.548
Galanteriewaaren	12.048	Papier Maché	26
		Parfümerien	133

Waarengattung	Werth, Dollar		Werth, Dollar
Seidenwaaren	15	Davon importirt:	
Schwefel, raffinirt	985	In amerikanischen Schiffen	26.853
Zinnwaaren	32	In fremden Schiffen	461.789
Spirituosen	399		
Tischlerarbeiten	264	Davon gelandet:	
Tuche	9.754	In New-York	434.931
Shawls	60	In den übrigen amerikanischen Häfen	53.711
Nicht näher specificirte Artikel	5.747		
Gesammtwerth	488.642		

Directer Export nach Oesterreich-Ungarn.

Waarengattung	Werth, Dollar	Waarengattung	Werth, Dollar
Brodstoffe, Weizen	43.851	Unschlitt, Talg	29.150
Färbestoffe	1.871	Tabak	766.780
Eisenwaaren	86	Farbhölzer	1.920
Harz und Terpentin	59.636	Mineralöle	4.052
Petroleum	630.410	Gesammtwerth	1,688.221
Baumwollsamen-Oel	61.204		
Schinken und Speck	7.715	Davon entfällt:	
Fett	41.432	Auf New-York	972.186
Nähmaschinen	40	Auf die übrigen amerikanischen Häfen	716.035
Spirituosen	40.074		

Indirecter Import aus Oesterreich-Ungarn.

Waarengattung	Werth, Dollar	Waarengattung	Werth, Dollar
Bier, Malzgetränk	3.624	Guttaperchawaaren	2.205
Bücher, Drucksachen	8.097	Maschinen	1.151
Messingwaaren	4.110	Waffen	110
Chemikalien	29.690	Stahlwaaren	1.580
Gummi	54.153	Messerschmiedarbeiten	556
Personaleffecten	205	Eisenwaaren	6.715
Essenzöle	426	Juwelen, Goldarbeiten	39.052
Kunstwerke	114	Knöpfe aller Art	400.970
Samen	4.990	Leder	105.371
Brod und Zwieback	862	Handschuhe	95.811
Weizen	142	Lederwaaren	117.939
Droguen, Medicamente	27.156	Marmor und Steinwaaren	451
Kleidungsstücke	581	Metallwaaren	13.695
Kupferwaaren	248	Musikalische Instrumente	58.221
Baumwollwaaren	33.826	Olivenöl	95
Porzellan, Stein- u. Erdwaaren	49.340	Kunstwerke	2.483
Galanterie- und Kurzwaaren	163.863	Farben	2.868
Flachswaaren	6.869	Papier, Papier Maché etc.	8.498
Früchte	416.221	Parfümerien	755
Pelzwaaren	25.297	Edelsteine	1.735
Glaswaaren	442.213	Proviant	114
Menschenhaar	932	Seidenwaaren	77.832

Waarengattung	Werth, Dollar
Gewürze	3
Strohwaaren	367
Zucker	32
Zinnwaaren	219
Tabak	35
Spirituosen	2.278
Weine	13.073
Tischlerarbeiten	19.082
Tuche	462.513
Shawls	41.284
Teppiche	25
Wollwaaren	5.785
Nicht specificirte Artikel	77.087
Gesammtwerth	2,832.940

Davon gelandet:

Im Hafen von New-York	2,813.488
In den übrigen Häfen der Vereinigten Staaten	19.452

Dieser indirecte Import bewegte sich über die Häfen:

Belgiens	zum Werthe von	523 Dollar
Frankreichs	„ „ „	3.776 „
Deutschlands	„ „ „	2,374.584 „
Englands	„ „ „	446.782 „
Schottlands	„ „ „	6.581 „
Hollands	„ „ „	694 „

Gesammtverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten.

Directer Import	488.642 Dollar
Directer Export	1,688.221 „
Indirecter Import	2,832.940 „
Gesammtwerth	5,009.803 Dollar

Gesammtverkehr der Vereinigten Staaten mit dem Auslande im Fiscaljahre 1874.

Länder	Waaren, Producte und Contanten Gesammtwerth der		
	Einfuhr Dollar	Ausfuhr Dollar	Rückausfuhr Dollar
Grossbritannien und Irland	193,595.330	373,566.508	7,587.644
Canada und andere britisch-nordamerikanische Besitzungen	38,158.004	42,505.914	4,589.243
Britisch-Westindien, mit Inbegriff von Guiana und Honduras	5,024.911	9,472.948	210.441
Britisch-Ostindien und Australien	15,929.841	4,268.906	68.844
Britische Besitzungen im Mittelmeer und in Afrika	2,023.281	4,060.794	26.516
Frankreich	51,771.109	48,729.429	739.024
Französische Besitzungen in Amerika	1,444.940	1,385.356	19.060
Französische Besitzungen in Afrika	149.339	135.560	29.390
Spanien	4,598.204	11,643.715	9.423
Cuba, Portorico und andere spanische Besitzungen	99,468.498	21,861.834	2,164.758
Deutsches Reich	44,074.252	64,344.622	1,369.088
Holland	2,516.623	13,712.846	202.578

Länder	Waaren, Producte und Contanten Gesammtwerth der Einfuhr Dollar	Ausfuhr Dollar	Rückausfuhr Dollar
Holländisch-Westindien	1,654.960	992.001	40.730
Holländisch-Ostindien	3,857.706	451.462	122
Dänemark und Dänisch-Westindien	457.390	2,430.791	22.156
Russland und dessen Besitzungen	1,257.170	10,284.803	15.937
Oesterreich-Ungarn	488.642	1,682.249	5.972
Portugal	506.135	1,553.042	25.819
Portugiesische Besitzungen	51.607	215.010	.
Schweden und Norwegen und Schwedisch-Westindien	2,037.914	2,385.088	1.386
Belgien	5,727.441	20,197.515	620.710
Italien	8,499.294	8,378.666	4.019
Griechenland	484.168	32.663	.
Türkei	786.877	2,549.493	9.058
Mexiko	13,239.905	4,073.679	1,930.691
Centralamerikanische Staaten	2,896.012	1,380.515	82.916
Haïti und San Domingo	1,933.177	4,780.339	201.401
Vereinigte Staaten von Columbien	7,749.433	5,123.845	235.499
Brasilien, Argentinische Republik, Uruguay und Venezuela	56,426.680	13,540.546	476.695
Peru und Chili	1,922.846	5,249.021	186.875
Sandwich-Inseln	1,017.172	623.280	26.348
China und Japan	24,648.852	10,508.072	2,875.777
Sämmtliche andere Länder	1,463.535	918.254	2.218
Summe für das Fiscaljahr 1874	595,861.248	693,039.054	23,780.338
„ „ „ „ 1873	663,617.147	649,132.563	28,149.511
„ „ „ „ 1872	640,338.766	549,219.718	22,169.749
„ „ „ „ 1871	541,493.708	562,518.651	28,459.899

Verkehr österreichisch-ungarischer Fahrzeuge im Hafen von New-York während des Jahres 1874.

Einläufe.

Herkunft	Mit Ladung Schiffe	Tonnen	In Ballast Schiffe	Tonnen
England-Irland	31	18.020	89	51.984
Cap de Verde-Inseln		.	6	3.148
Aegypten	2	1.115	7	4.342
Algier		.	1	534
Boston (Vereinigte Staaten)		.	1	630
Fall River (Vereinigte Staaten)		.	1	319
Afrika	1	908		.
Brasilien	2	438	2	522
Belgien	10	5.858	7	4.189
Triest	4	1.106	.	.
Ragusa	1	734	1	565
Holland	6	3.478	10	6.806

Herkunft	Mit Ladung Schiffe	Mit Ladung Tonnen	In Ballast Schiffe	In Ballast Tonnen
Italien	6	2.813	1	466
Türkei	4	2.246	.	.
Frankreich	15	6.804	8	4.739
Gibraltar	.	.	1	356
St. Thomas	.	.	1	533
Guantanamo	1	256	.	.
	83	43.776	136	79.133
	219 Schiffe von 122.909 Tonnen			

Abfahrten.

Bestimmung	Mit Ladung Schiffe	Mit Ladung Tonnen	In Ballast Schiffe	In Ballast Tonnen
England	154	89.828	.	.
Triest	10	4.883	.	.
Holland	13	7.456	.	.
Italien	5	2.543	.	.
Brasilien	1	219	.	.
Belgien	10	6.509	.	.
Türkei	6	2.791	.	.
Odessa	4	1.754	.	.
Aegypten	4	1.902	.	.
Malta	2	820	.	.
Gibraltar	1	370	.	.
Frankreich	2	1.172	.	.
Griechenland	1	266	.	.
Beyrut	3	609	.	.
New-Orleans (Vereinigte Staaten)	.	.	1	886
	216	121.122	1	886
	217 Schiffe von 122.008 Tonnen			

Directer Schiffsverkehr zwischen New-York und österreichisch-ungarischen Häfen im Jahre 1874.

Flagge	Einläufe in New-York Schiffe	Einläufe in New-York Tonnen	Abfahrten von New-York Schiffe	Abfahrten von New-York Tonnen
Oesterreichisch ungarische	2	1.075	8	3.791
Amerikanische	1	423	4	1.883
Englische	2	2.328	2	870
Italienische	8	3.468	18	7.399
Deutsche	2	773	2	742
Norwegische	1	435	2	793
Zusammen	16	8.502	36	15.478

Ankünfte von Kauffahrteischiffen (ohne die österreichisch-ungarischen) im Hafen von New-York.

Flagge	Schiffzahl 1874	1873	1872
Amerikanische	2308	2275	2076
Englische	1978	2203	2118
Italienische	499	421	258
Norwegische	494	495	315
Deutsche	487	487	446
Holländische	50	38	35
Französische	47	37	55
Schwedische	38	50	36
Russische	37	27	30
Dänische	27	30	38
Portugiesische	25	17	16
Belgische	23	9	6
Spanische	23	39	30
Haïti'sche	4	3	7
Brasilianische	3	5	3
Mexicanische	3	.	2
Argentinische	2	9	4
Nicaragua	.	.	3
Costa Rica	.	1	1
Peruanische	.	1	.
Columbien	.	1	.
Zusammen	6048	6148	5479

Schiffbau in den Vereinigten Staaten im Jahre 1874.

	Schiffe	Tonnen
Segelschiffe	961	216.316
Dampfschiffe	404	101.929
Canalboote	473	48.402
Barken	309	66.075
Zusammen	2147	432.722

Einwanderung.

Im Jahre 1874 sind in den Vereinigten Staaten im Ganzen 375.679 Passagiere gelandet, davon 231.055 männlichen und 144.624 weiblichen Geschlechts. Nach dem Berichte der New-Yorker Einwanderungscommission trafen im Jahre 1874 in „Castle Garden“ 149.762 Einwanderer ein, davon aus: Oesterreich-Ungarn 5538; Deutschland 41.368; Irland 41.179; England 19.820; Russland 7522; Schottland 5287; Italien 5087; Schweden 4065; Norwegen 3568; Dänemark 3238; den Vereinigten Staaten 3180; Frankreich 2532; der Schweiz 2395; Wales 1826; Holland 1423.

Die gesammte Einwanderung im Hafen von New-York beziffert sich für die zwanzig Jahre von 1855—1874 also:

Jahr	Einwanderer	Jahr	Einwanderer
1874	149.762	1864	180.296
1873	266.818	1863	155.844
1872	294.581	1862	76.306
1871	229.639	1861	65.539
1870	212.170	1860	105.162
1869	258.989	1859	79.322
1868	213.695	1858	78.589
1867	242.731	1857	183.773
1866	233.418	1856	142.352
1865	196.352	1855	136.233

Schifffahrtsverkehr von Hongkong im Jahre 1874.

Hongkong. Die Anzahl der im Hafen von Hongkong ein- und ausgelaufenen Schiffe hat sich im Jahre 1874 im Vergleich zum Vorjahre vermindert, was zumeist auf der Vergrösserung des Tonnengehaltes der einzelnen Fahrzeuge beruht, indem dadurch bei gleich starkem Verkehr im Allgemeinen nur die Zahl der Schiffe vermindert erscheint.

Die Einzelnheiten der auswärtigen Schiffahrt im Jahre 1874 sind aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

Einlauf.

	Unter britischer Flagge		Unter anderen Flaggen		Im Ganzen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Schiffe mit Ladung .	1496	1,021.648	17.240	1,744.677	18.736	2,766.325
„ in Ballast . .	28	14.212	6.717	369.665	6.745	383.877
Zusammen . .	1524	1,035.860	23.957	2,114.342	25.481	3,150.202
Dagegen in 1873 . .	1592	1,113.689	27.784	2,311.261	29.376	3,424.950

Auslauf.

	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Schiffe mit Ladung .	1397	958.835	17.511	1,725.569	18.908	2,684.404
„ in Ballast . .	121	81.744	6.156	353.042	6.277	434.786
Zusammen . .	1518	1,040.579	23.667	2,078.611	25.185	3,119.190
Dagegen in 1873 . .	1581	1,095.115	27.378	2,301.282	28.959	3,396.397
Gesammtergebniss beim auswärtigen Verkehr in:						
1874 . . .	3042	2,076.439	47.624	4,192.953	50.666	5,269.392
1873 . . .	3173	2,208.804	55.162	4,612.543	58.335	6,821.347

Ausserdem waren im Localverkehr 9151 Fahrzeuge von 258.623 Tonnen thätig (gegen 11.554 Schiffe von 361.432 Tonnen in 1873), davon: 4596 von 129.601 T. beim Einlauf und 4555 von 129.022 T. bei der Ausfahrt. Auswärtige und locale Schifffahrt zusammengenommen ergeben für 1874 eine Gesammtzahl von 59.817 Fahrzeugen mit 6,528.015 Tonnen, gegen 69.889 Schiffe mit 7,182.779 T. im Vorjahre, wonach also eine Abnahme um 10.072 Schiffe und 654.764 T. eingetreten ist.

Nach Flaggen gesondert, stellt sich die auswärtige Schifffahrt des Jahres 1874 folgendermassen dar:

Einlauf.

Flagge	Mit Ladung Schiffe	Mit Ladung Tonnen	In Ballast Schiffe	In Ballast Tonnen	Gesammtzahl Schiffe	Gesammtzahl Tonnen
Oesterreichisch-ungarische . .	2	1.432	.	.	2	1.432
Amerikanische	62	97.720	7	4.814	69	102.534
Englische	1.496	1,021.648	28	14.212	1.524	1,035.860
Chinesische	26	17.384	.	.	26	17.384
„ (Junken)	16.607	1,284.201	6683	347.393	23.290	1,631.594
Dänische	30	14.930	.	.	30	14.930
Holländische	4	1.227	.	.	4	1.227
Französische	108	143.934	3	1.802	111	145.736
Deutsche.	227	108.275	9	3.960	236	112.235
Norwegische	.	.	1	550	1	550
Peruanische	5	4.168	12	10.399	17	14.567
Portugiesische.	1	311	1	533	2	844
Russische	3	4.058	.	.	3	4.058
Siamesische.	90	41.126	.	.	90	41.126
Spanische	66	22.677	1	214	67	22.891
Schwedische	9	3.234	.	.	9	3.234
Zusammen . .	18.736	2,766.325	6745	383.877	25.481	3,150.202
Dagegen in 1873 . .	21.026	2,988.616	8350	436.334	29.376	3,424.950

Auslauf.

Flagge	Mit Ladung Schiffe	Mit Ladung Tonnen	In Ballast Schiffe	In Ballast Tonnen	Gesammtzahl Schiffe	Gesammtzahl Tonnen
Oesterreichisch-ungarische . .	.	.	1	857	1	857
Amerikanische	42	81.505	24	22.023	66	103.528
Englische	1.397	958.835	121	81.744	1.518	1,040.579
Chinesische	25	16.796	.	.	25	16.796
„ (Junken)	17.063	1,348.740	5957	255.022	23.020	1,603.762
Dänische	22	11.750	12	4.731	34	16.481
Holländische	2	578	2	629	4	1.207
Französische	100	140.947	8	3.333	108	144.280
Deutsche.	138	71.512	89	36.139	227	107.651
Norwegische	.	.	1	550	1	550
Peruanische	12	10.066	2	1.976	14	12.042
Portugiesische.	.	.	2	942	2	942
Russische	2	3.088	1	970	3	4.058
Siamesische	34	15.429	52	24.313	86	39.742
Spanische	65	22.762	2	719	67	23.481
Schwedische	6	2.396	3	838	9	3.234
Zusammen . .	18.908	2,684.404	6277	434.786	25.185	3,119.190
Dagegen in 1873 . .	20.713	2,762.289	8246	634.108	28.959	3,396.397

Es zeigt sich immer deutlicher, dass die Segelschifffahrt durch die Anwendung der Dampfkraft allmälig ganz aus dem hiesigen maritimen Verkehr verdrängt werden wird. Auf der Linie nach Bangkok und derjenigen nach Australien hat man die früher in Verwendung gestandenen alten und fast seeuntüchtigen Segelschiffe durch Dampfer ersetzt, was infolge des grösseren Tonnengehaltes und der schnelleren Reisen derselben den Verkehr nach jenen Ländern bedeutend belebte.

Nach dem Tonnengehalt der einzelnen Schiffe, welche während des Jahres 1874 im hiesigen Hafen verkehrten, kommen 38 pCt. auf Dampfer und nur 10 pCt. auf Segelschiffe, während 52 pCt. auf Junken entfallen. Die Dampfer vertheilen sich nach ihrer Flagge mit 73·5 pCt. auf Grossbritannien, 11·8 pCt. auf Frankreich, 5·8 pCt. auf Amerika, 4·5 pCt. auf Deutschland, der Rest von 4·4 pCt. auf Spanien, China und andere Länder.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge liefen nur 2 Segelschiffe den hiesigen Hafen an, und diese geringe Anzahl beweist neuerdings, wie wenig unsere Rheder und Kaufleute die Vortheile wahrnehmen, die ein reger Verkehr mit Ostasien ihnen zu verschaffen im Stande wäre, wogegen besonders in letzter Zeit Deutschland energisch in die allgemeine Concurrenz eintrat und sich einen ehrenvollen Platz zu behaupten weiss.

Das Jahr 1874 war durch die abnormen, ungünstigen Verhältnisse charakterisirt, die den Handel auf der ganzen Welt beeinflussten und sich auch am hiesigen Platze fühlbar machten.

Ausserdem wurde diese Colonie am 22. September von einem furchtbaren Typhoon heimgesucht. Ausser dem schweren Verluste an Menschenleben und Eigenthum machten sich die Consequenzen dieses traurigen Ereignisses auch bei der localen Schifffahrt durch eine bedeutend verminderte Anzahl der Junken bemerkbar.

In letzterer Beziehung ist übrigens zu beachten, dass auch die Einhebung von Zöllen seitens der chinesischen Kreuzer, welche ausserhalb des Hafens die aus- und einlaufenden Junken visitiren und belästigen, einen nicht zu verkennenden Einfluss auf den localen Verkehr ausübt.

Im letzten Monate des Jahres ereigneten sich in unmittelbarer Nähe des Hafens zwei schwere Schiffsunfälle, welche die hiesigen Interessen auf das Empfindlichste berührten.

Der englische Dampfer „Mongol“ lief am Morgen des 12. December auf die Nine Pine Islands und sank wenige Minuten nachher, wobei der Capitän und 51 Mann in den Wellen ihren Tod fanden. Ferner verbrannte der amerikanische Dampfer „Japan“ in der Nacht des 17. December, nur wenige Meilen von hier, und kamen infolge dessen 335 Menschen um's Leben.

Die Gesammtzahl der im Jahre 1874 angekommenen und abgegangenen einheimischen Passagiere beziffert sich mit 842.364, wovon 424.165 auf die Ankunft und 418.199 auf den Abgang entfallen, so dass 5966 Personen in der Colonie verblieben.

Nach Provenienz und Bestimmung vertheilt sich dieser Passagierverkehr wie folgt:

Von oder nach:	Angekommene Passagiere	Abgegangene Passagiere
Häfen ausserhalb China und Japan	32.319	31.866
„ in China und Japan	309.151	309.468
dem Hafen von Macao	58.520	51.763
Häfen der Colonie	24.175	25.102
Zusammen	424.165	418.199

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Errichtung eines k. und k. Honorar-Consulates in Pittsburg in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Staat Pennsylvanien, allergnädigst zu genehmigen und den Banquier Max Schamberg zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldreichst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 23. December 1875.)

— Der zum k. und k. Viceconsul in Menton ernannte Louis Martini de Chateauneuf hat sein neues Amt am 7. Februar d. J. angetreten.

Handel und Industrie im Königreich Sachsen während des Jahres 1874.

Leipzig. Im Königreiche Sachsen und den ihm benachbarten Fürstenthümern und Provinzen theilte der Geschäftsgang während des Jahres 1874 im Allgemeinen den Charakter, welcher in ganz Mitteleuropa geherrscht hat. Das genannte Jahr setzte die mit 1873 begonnene Periode des Rückganges fast aller wirthschaftlichen Verhältnisse — mit ziemlich alleiniger Ausnahme jener der Landwirthschaft — fort.

Der Aufbruch von noch aus den Tagen der Gründungen und Ueberstürzung übernommenen Schäden und der damit eingetretene Reinigungsprocess hatten ihren weiteren Fortgang, ohne bisher zum Abschlusse gekommen zu sein. Die Folgen der im Frühjahr 1873 ausgebrochenen Krisis fordern noch immer neue Opfer.

Das durch erlittene Verluste bedenklich gewordene Capital zog sich von industriellen Unternehmungen mehr und mehr zurück. Die Lage der letzteren ist allerdings infolge von Ueberproduction unter den ungünstigsten Bedingungen, als da sind: hohe Preise der Rohstoffe und Fabriksmaterialien, hohe Arbeitslöhne, sowie gleichzeitige Stockung des Absatzes und namentlich des Exportes ganzer Branchen, und hiernach Sinken der Waarenpreise, eine sehr gedrückte gewesen.

Dazu kommt noch, dass die Industriellen mehrfach die Umkehr aus dem abnormen Aufschwunge der Gründungsepoche zu gesunderen Zuständen erschweren, indem sie nur ungenügend und zögernd durch Beschränkung ihrer Thätigkeit dem Umfange des Rückschlages Rechnung tragen, welcher als die Folge von ausserordentlicher Erweiterung der Fabriksanlagen und dem entsprechender Production auf einzelnen Industrien empfindlich lastet.

Es ist eine natürliche Aufgabe der seit Ausbruch der grossen Krisis noch andauernden Periode, das Unhaltbare auszuscheiden und der Auflösung entgegen zu führen. Erst dann, wenn dies nahezu erreicht sein wird, darf auf die Herstellung normaler Zustände im Allgemeinen auf dem Gebiete von Handel und Industrie gezählt werden. Bei der fast unerhörten Conjunctur, welche jenen peinlichen Regenerations-Process begleitet, wird freilich auch vieles Gute, welches die Prüfung seiner Lebensfähigkeit auszuhalten hat, stark in Mitleidenschaft gezogen.

Im Bereiche des Geld-, Banken- und Börsenverkehrs behauptete sich die volle Wirkung des Rückschlages, welcher die Folge der grossen Krisis war. Dem in alle Kreise der Geschäftswelt, ja der Privaten gedrungenen Hange zu Börsenspeculationen ist eine Abneigung gegen Alles, was Börse und Actien heisst, gefolgt.

Gute Hypotheken wurden wieder gern beliehen, überhaupt wendete sich das Capital den gesicherten Anlagen zu und solid fundirte, feste Zinsen tragende Effecten, wie z. B. die zu Geldanlagen bevorzugten sächsischen Staatsfonds, bekamen dadurch einen stetigen hohen Coursstand.

Geld war übrigens das ganze Jahr hindurch flüssig und der höchste Zinsfuss für Wechsel ist von Mitte Januar bis October $4^1/_2$ pCt. gewesen, während der Börsen-Disconto sich weit unter diesem Satze bewegte.

Erst die im letzten Quartal regelmässig auftretenden grösseren Creditansprüche brachten einige Erhöhung des Geldwerthes mit sich. Demungeachtet berechnen sich

z. B. die bei der Leipziger Bank im Jahre 1874 durchschnittlich für Wechsel erzielten Discontosätze kaum über 4 resp. 3½ pCt.

Die Gewinnresultate der Banken aus dem Disconto- und Devisengeschäft sind daher trotz zumeist grösserer Umsätze hinter den Erträgnissen des Vorjahres im Allmeinen ebenso zurückgeblieben, wie infolge der Stagnation des Börsenverkehrs diejenigen aus dem Lombard- und Effectencommissions-Geschäfte.

Eine überraschende Erscheinung im Bankgeschäfte war der bei mehreren Banken stattgehabte gesteigerte Notenumlauf neben dem im Allgemeinen ansehnlichen Geldüberflusse. Man erklärt dieselbe als eine Wirkung der Massregeln, betreffend die Einführung der Goldwährung, welche die Einziehung der Silbermünzen mit sich brachte und dem Verkehr damit gewohnte und bequeme Zahlmittel entzog, an deren Stelle besonders Zehnthalernoten mehr wie sonst im Umlaufe beibehalten wurden.

Von einem den eingezogenen Münzbeträgen entsprechenden Ersatze durch Münzen nach dem neuen Münzfusse war in Sachsen weder in Silber noch in Gold etwas zu bemerken. Nur ausnahmsweise begegnete man im Verkehr kleiner Münze neuer Prägung. Was von goldenen Zehn- und Zwanzig-Markstücken sich gezeigt hatte, zogen infolge der Entwerthung des Silbers die Banken an sich, um sich des letzteren zu entledigen. Gegen Ende des Jahres rentirte Gold auch für die Schmelztiegel des Auslandes und war z. B. in Leipzig selbst gegen Aufgeld nicht zu erlangen.

Die „Sächsische Bank zu Dresden“ (Notencapital 10 Mill. Thaler = 30 Mill. Mark) hat für 1874 eine Dividende von 10½ pCt. gezahlt. Während des neunjährigen Bestehens dieser Bank bezifferte sich demnach die jährliche Durchschnittsdividende auf 9·23 pCt.

Ihre Notencirculation betrug monatlich im Durchschnitte 31,090.470 Thlr. und die bereit gehaltene Baarbedeckung 16,882.125 Thlr. Sie hat nach der Preussischen Bank den bedeutendsten Notenumlauf in Deutschland erzielt, da derselbe durch ihre Concession nur an die Bedingung gebunden ist, dass für ein Drittel Deckung durch Metallvorrath gesorgt sein müsse.

Diese Bank wird von sämmtlichen sächsischen Instituten dieser Kategorie durch die Notencontingentirung des Reichsbankgesetzes verhältnissmässig am härtesten betroffen. Ende December 1874 belief sich ihre Notencirculation auf 33,242.000 Thlr., die Bedeckung in Metallvorrath auf 15,921.000 Thlr. und in Noten anderer Banken auf 3,347.333 Thlr. 10 Gr., zusammen auf 19,268.333 Thlr. 10 Gr., es blieben sonach 13,973.666 Thlr. 20 Gr. ungedeckt.

Dagegen würde das künftige ungedeckte und steuerfreie Notencontingent der Sächsischen Bank nach dem Reichsbankgesetz nur 5,590.333 Thlr. 10 Gr. betragen. Der Umlauf an ungedeckten Noten dieser Bank würde also eine ganz erhebliche Beschränkung zu erleiden haben.

Die „Leipziger Bank“ (Actiencapital 6 Mill. Thlr.) hat für 1874 eine Dividende von 7½ Thlr. bezahlt. Ihr durchschnittlicher Notenumlauf betrug monatlich 8,252.375 Thaler und war Ende des Jahres 9,488.000 Thlr.; die bereiten Einlösungsmittel haben 4,207.240 Thlr. betragen, es blieben demnach 5,280.760 Thlr. oder 15,842.280 Mark ungedeckt. Durch das Reichsbankgesetz wird die steuerfreie ungedeckte Notencirculation der Leipziger Bank auf nur 5,348.000 Mark normirt.

Der „Leipziger Cassenverein“ mit einem Actiencapital von 1 Mill. Thlr. emittirt ebenfalls 1 Mill. Thlr. Noten.

Der Gesammtumsatz im Giroverkehr war 1874 im Eingang und Ausgang zusammen 232,813.923 Thlr. 9 Gr., im Bankverkehr 27,497.237 Thlr. 8 Gr. 5 Pf., also im Ganzen 260,311.160 Thlr. 17 Gr. 5 Pf. Aus dem Reinertrage von 85.348 Thaler 22 Gr. sind 7·2 pCt. Gesammtdividende bezahlt worden.

Ende 1874 war der Notenumlauf des Vereins 1 Mill. Thlr. oder 3 Mill. Mark, die Bedeckung in Metall und Papier 827.000 Thlr. oder 2,571.000 Mark, so dass

429.000 Mark ungedeckt blieben. Das Bankgesetz gestattet dem Cassenverein eine ungedeckte steuerfreie Notenausgabe von 1,440.000 Mark, so dass derselbe seine Notenausgabe künftighin eher zu erweitern als zu beschränken in der Lage ist.

Die „Leipziger Vereinsbank“ (ohne Notenemission), vor drei Jahren mit einem nominellen Actiencapital von 7 Mill. gegründet, auf welche 40 pCt. oder 2,800.000 Thaler eingezahlt wurden, hat im Jahre 1874 durch Rückkauf von 1 Mill. Thlr. mit 40 pCt. Einzahlung ihr Capital auf 2,400.000 Thlr. reducirt und die Umwandlung von 40 pCt. Interimsscheinen in Vollactien bewirkt. Der Gesammtgewinn des Jahres 1874 pr. 133.151 Thlr. 2 Gr. erlaubte nach Dotirung des Reservefonds die Vertheilung von 50 pCt. Dividende. Zu einem Specialreservefond für eventuelle weitere Verluste wurden 10.494 Thlr. zurückgestellt.

Die „Allgemeine Deutsche Creditanstalt zu Leipzig“ (eingezahltes Actiencapital 10 Mill. Thlr., Reservefond 1 Mill. Thlr. und Specialreserve 2 Mill. Thlr.) hat bei einem erzielten Gewinne von 1,012.855 Thlrn. eine Gesammtdividende von 9 1/6 Thlr. pr. Actie von 100 Thlr. (7 1/12 pCt. weniger als in 1873) gewährt.

Die im März 1872 gegründete „Leipziger Wechsler- und Depositenbank“ mit 1 1/2 Mill. Thlr. Actiencapital, wovon 40 pCt. eingezahlt wurden, hatte für 1872 eine Dividende von 10 pCt., für 1873 aber keine Dividende gezahlt. Gegenwärtig befindet sich dieselbe zufolge Beschlusses einer ausserordentlichen Generalversammlung, wobei ihr flüssiges Actiencapital nur mit ca. 350.000 Thlr. ausgewiesen wurde, in Liquidation.

Die im April 1872 gegründete „Leipziger Wechslerbank“ mit einem Actiencapital von 1 1/2 Mill. Thlr., wovon 60 pCt. eingezahlt sind, gewährte 1872 eine Dividende von 8 pCt., 1873 keine Dividende, reducirte dann ihr Capital durch Zusammenlegung von 5 Interimsactien à 60 Thlr. in 3 Vollactien à 200 Thlr. auf 105.000 Thlr. und zahlte für 1874 eine Dividende von 5 pCt.

Während einerseits im Allgemeinen die Bankgeschäfte auf Conto der laufenden Rechnungen nicht über Verminderung des Umsatzes gegen 1873 zu klagen hatten, wurde anderseits der Rückgang im Wechselconto um so empfindlicher. Er war ein allgemeiner und spricht sich auch im Betrage der Wechselstempelsteuer des Deutschen Reiches aus, der sich 1873 auf 2,616.462 Thlr., 1874 aber nur auf 2,347.160 Thlr. belaufen hat.

Ebenso ist im kais. Oberpostdirectionsbezirke Leipzig das Erträgniss der Wechselstempelsteuer von 137.122 Thlr. im Jahre 1873 auf 126.152 Thlr. in 1874 zurückgegangen.

Den während der Gründungsperiode auch in Sachsen in Ueberzahl entstandenen neuen Banken und Bankvereinen ist das allgemeine Loos solcher meist auf ein zu hohes Actiencapital angelegten Unternehmungen nicht erspart geblieben. Auch hier fehlt es nicht an Capitalreductionen, weil die Actionäre weitere Einzahlungen nicht leisten wollten, beziehentlich auch nicht leisten konnten (bei der seit 3 Jahren bestehenden Zwickauer Bank ist das Capital auf 400.000 Thlr. beschränkt); ferner an nothgedrungenen Liquidationen (Schönheimer Bankverein in Leipzig), sowie an Auflösungen infolge von Generalversammlungsbeschlüssen, weil die Actionäre von ihren Einzahlungen zurückziehen wollen, was möglich ist.

Für die weitere Entwicklung des sächsischen Eisenbahnnetzes ist das Jahr 1874, sowohl was den inländischen Verkehr, als auch denjenigen mit den angrenzenden Gebieten betrifft, nicht unfruchtbar gewesen.

Von Privatbahnen wurde die Strecke Leipzig-Eilenburg in Preussen, in Verbindung mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn, am 1. November, die Strecke Gaschwitz-Meuselwitz im Herzogthume Altenburg (Braunkohlenwerke) im Juli eröffnet. Letztere Linie stellt mittels der sächsischen Staatsbahn von Leipzig bis Gaschwitz die Verbindung Meuselwitz-Leipzig her. Die Strecke Hainichen-Rosswein kam in Betrieb.

Die directe Berlin-Dresdener Bahn, die Flöhathal-Bahn, die Sächsisch-Thüringische Bahn, die Muldenthal-Bahn, die Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn, die Chemnitz-Marienberg-Reitzenhainer (Komotauer) Bahn, die Görlitz-Zittauer, die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Bahn gingen ihrer Vollendung entgegen.

Von Staatsbahnstrecken ist die von Kamenz zur sächsisch-preussischen Grenze hergestellt und durch den damit erlangten Bau der Strecke bis Lübbenau für Dresden ein directer Verkehr mit Guben, mit Stettin und auch mit Berlin erreicht worden.

Ferner sind die Zweigbahnen Ebersbach-Löbau, die Strecken Ebersbach-Seifhennersdorf und Ebersbach-Sohland von Südlausitzer Staatsbahnen, sowie die neue Verbindungsbahn Plauen-Oelsnitz von der voigtländischen Staatsbahn in Betrieb genommen worden.

Im Bau begriffen, beziehentlich der Fertigstellung nahe sind zunächst die Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn, die Strecke Warnsdorf-Seifhennersdorf (Südlausitzer Staatsbahn), die neue Verbindungsbahn bei Leipzig.

Emsig gefördert werden die Strecken Schandau-Neustadt, Wilthen-Bautzen-Sohland, Wilthen und Neustadt nach Dürr-Röhrsdorf.

In Aussicht genommen wurde die Fortführung der Zwickau-Schwarzenberger Staatsbahn bis zur Landesgrenze bei Johann-Georgenstadt, womit auf böhmischer Seite der Anschluss an die zu erbauende Pilsen-Priesener Bahn und die directe Verbindung mit Karlsbad erlangt würde. Von Seite der Staatsregierung haben im Jahre 1874 keine Vorarbeiten für die Anlage neuer Eisenbahnen stattgefunden.

Die Baulängen der königl. sächsischen Staatsbahnen betrugen Ende 1874 zusammen 969·581 Kilometer. Davon lagen: von der sächsisch-bayerischen Linie 33·285 Kilometer im Herzogthum Sachsen-Altenburg, 1·740 Kilometer im Fürstenthume Reuss ä. L., 2·347 Kilometer im Fürstenthume Reuss j. L.; von der niedererzgebirgischen Linie 3·728 Kilometer im Herzogthume Sachsen-Altenburg; von der voigtländischen Linie 19·689 Kilometer im Königreiche Böhmen, zusammen also 60·789 Kilometer im Auslande.

Verpachtet sind von der königl. sächsischen Staatsverwaltung 10·631 Kilometer Staatsbahn (die Strecke Kamenz-Landesgrenze). Gepachtet hat die Staatsverwaltung innerhalb Sachsen 30·453 Kilometer (Chemnitz-Würschnitzer Bahn und Annaberg-böhmische Grenze); ferner ausserhalb Sachsen 37·542 Kilometer (die Strecke der sächsisch-bayerischen Staatsbahn von der Landesgrenze bis Hof; der sächsisch-schlesischen Staatsbahn von der Grenze bis Görlitz; der sächsisch-böhmischen Staatsbahn von der Grenze bis Bodenbach; von der Privatbahn Annaberg-böhmische Grenze die Fortsetzung bis Weipert).

Die Baulänge der der Staatsverwaltung unterstehenden Bahnen, einschliesslich der mitbetriebenen Privatbahnen, betrug zu Ende 1874 1188·026 Kilometer; die Betriebslänge dagegen, da bei den planmässigen Fahrten nach den verschiedenen Richtungen Theile einer und derselben Baulinie von mehreren Betriebslinien mitbenützt werden, also beim Betriebe mehrfach in Rechnung kommen, war 1339·11 Kilometer.

Die Erweiterungen, welche das Staatsbahnnetz in 1874 erfahren hat, bestehen in der 10·631 Kilometer langen Strecke Kamenz-Landesgrenze und der 19·245 Kilometer umfassenden Strecke Plauen-Oelsnitz (voigtländische Linie).

Durch Betriebsübernahme neuer Privatbahnen traten hinzu: die Linie Hainichen-Rosswein mit 17·351 Kilometer und Gaschwitz-Meuselwitz mit 27·761 Kilometer.

Das Staatsbahnnetz ist gegen 1873 um 4·48 pCt. und bezüglich der verpachteten Strecke Kamenz-Landesgrenze um 3·41 pCt., das gesammte unter sächsischer Staatsverwaltung stehende Bahnnetz (also incl. der Privatbahnen) um 7·12 pCt. erweitert worden.

Die sächsischen Staatsbahnen haben Ende 1874 eine Baulänge von 969·581 Kilometer erreicht und das darauf verwendete Anlagecapital beträgt 100,885.466 Thlr.,

sonach gegen Ende 1873 um 6,592.359 Thlr. mehr. Die Einnahmen ergaben 15,247.453 Thlr., gegen 9,492.397 Thlr. Ausgaben, es blieb daher ein Ueberschuss von 5,755.056 Thlr., und das gesammte Anlagecapital verzinste sich mit 5·875 pCt. (gegen 5·54 pCt. im Jahre 1873).

Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn hat in 1874 einen Ueberschuss von 783.212 Thaler zur Verfügung der Generalversammlung erzielt, und nachdem den 75.000 Actien bereits 4 pCt. Zinsen gezahlt worden waren, kamen noch 10½ pCt. als Dividende zur Vertheilung, so dass die Jahresrente 14½ pCt. betrug.

Diese Bahn beabsichtigt mittels ihrer Strecke Nossen-Freiberg-Brüx und nach Erlangung der Concession zum Weiterbau bis Moldau eine neue Verbindung mit Böhmen herzustellen.

Der im Besitz der Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft gewesene Theil des Magdeburg-Leipziger Bahnhofes sammt der Magdeburger Verbindungsbahn ist im Wege des Verkaufes um den Preis von 1½ Mill. Thlr. an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft abgetreten worden.

Für die Elbeschifffahrt ist das Jahr 1874 ungünstig verlaufen, und zwar ebenfalls infolge der misslichen Handelslage, vielleicht aber doch noch mehr wegen des den grösseren Theil des Jahres hindurch herrschenden niedrigen Wasserstandes.

Ist der Handel und die Elbeschifffahrt Sachsens dadurch benachtheiligt und bemühen sich besonders die Interessenten der letzteren um Abhilfe (die 30. Jahresversammlung des sächsischen Schiffervereins wandte sich mit einer bezüglichen Eingabe auch an das Reichskanzleramt in Berlin), so ist ja in Oesterreich die grosse Bedeutung dieser Wasserstrasse von jeher geschätzt und ihrer Verbesserung stetige Aufmerksamkeit zugewandt worden.

Diese Bedeutung hat sich natürlich noch vermehrt, nachdem nunmehr die Kettenschleppschifffahrt auf der ganzen Stromstrecke von Aussig bis Hamburg sich in regelmässigem Gange befindet. Von den daselbst verkehrenden 25 Kettenschleppschiffen gehören 2 der Prager Dampf- und Segelschifffahrtsgesellschaft, 13 der Kettenschleppschifffahrtsgesellschaft der Ober-Elbe in Dresden; 10 sind zwischen Magdeburg und Hamburg und ausserdem noch 20 Raddampfschlepper in Thätigkeit.

Böhmen interessirt sich speciell wegen der Abfuhr seiner Kohlen nach Deutschland und deren Beförderung gegen billige Wasserfracht lebhaft für die Verbesserung der Wasserstrasse der Elbe, deren Leistungen auch unter günstigen Verhältnissen unzulänglich erscheinen. Von der Gesammtförderung an böhmischen Braunkohlen, die für 1874 mit 80 Mill. Centner angegeben wird und so ziemlich zur Hälfte nach Deutschland verfrachtet wurde, konnte z. B. kaum der fünfte Theil zu Wasser ausser Landes geschafft werden.

Dagegen hat sich die Versendung aus Böhmen mittels der sächsischen Staatsbahnen von 20,397.500 Ctr. Braunkohlen im Jahre 1873 auf 30,130.700 Ctr. im Jahre 1874 gehoben, trotzdem die Bahnfracht beinahe um die Hälfte theurer ist.

Die sächsischen Elbe-Schifffahrtsunternehmungen sind bei der allgemeinen Flauheit im Handel und der im Juli durch den bis zum Jahresschlusse anhaltenden niedrigen Wasserstand eingetretenen Beschränkung des Schifffahrtsbetriebes sämmtlich in ihren Erträgnissen zurückgegangen. Die „Kettenschleppschifffahrt der Ober-Elbe zu Dresden“ konnte nur 4 pCt. (= 32.000 Thlr.) Dividende (gegen 6 pCt. in 1873) vertheilen. Bei der Elbe-Dampfschifffahrtsgesellschaft in Dresden ist die Dividende für 1874 auf 9 pCt. (gegen 17 pCt. im Vorjahre) zurückgegangen.

Die Sächsisch-Böhmische Dampfschifffahrtsgesellschaft in Dresden konnte 8 pCt. Dividende vertheilen (gegen 9 pCt. in 1873). Die Sächsische Dampfschiff- und Maschinenbau-Anstalt hat es für das Geschäftsjahr 1874 nur zu einem Reingewinn von 3161 Thlr. gebracht, welcher bis auf 746 Thlr., die auf neue Rechnung übertragen wurden, für Abschreibungen entfallen ist.

Die Frachtschifffahrtsgesellschaft zu Dresden, welche im Jahre 1873 4 1/2 pCt. Dividende gezahlt hatte, verwendete diesmal ihren Reingewinn von 5061 Thlr. vollständig zu Abschreibungen.

Das gesammte Transportmaterial der Elbe-Schifffahrt in Sachsen bestand zu Ende 1874 in 18 Personendampfschiffen, 1 sog. Porteur oder Güterdampfschiffe und 407 Segel- und Schleppschiffen, zusammen mit einer Tragfähigkeit von 1,325.631 Centnern.

Das Berg- und Hüttenwesen des Königreichs Sachsen hatte im Jahre 1873 bei dem Erzbergbau 298 Gruben mit 7856 Arbeitern (ohne 689 Taglöhner) im Betriebe. Das Gesammtausbringen an Silber-, Blei- und Kupfererzen, Kiesen, Zinnstein, Kobalt, Eisenstein, Wismuth u. s. w. repräsentirte einen Rohwerth von ca. 1,950.811 Thaler.

Bei dem Kohlenbergbau waren in 93 Steinkohlenwerken 15.793 Arbeiter, sowie 600 Beamte und Officianten beschäftigt. Producirt wurden 39,305.032 Hektoliter Kohlen im Werthe von 12,703.277 Thlr. Braunkohlenwerke waren 184 im Betriebe und beschäftigten 3496 Arbeiter, dann 154 Beamte und Officianten; producirt wurden daselbst 8,715.126 Hektoliter im Werthe von 718.556 Thaler.

Bei der Production und Verarbeitung von Eisen waren 6 Werke mit Hochöfen thätig und beschäftigten 386 Arbeiter. Die Production ergab: Masseln zur Giesserei 112.955 Ctr. im Werthe von 254.672 Thlr., zum Verfrischen 76.216 Ctr. im Werthe von 153.741 Thlr., zur Stahlbereitung 124.679 Ctr. im Werthe von 341.505 Thlr., somit zusammen 313.850 Ctr. im Werthe von 749.918 Thlr.

Giessereien gab es 107 mit 5320 Arbeitern; Eisenfrisch- und Streckwerke 7 mit 1010 Arbeitern. Von 5 Werken mit 284 Arbeitern wurden 342.858 Ctr. Rohstahl im Werthe von 1,517.531 Thlr., von 2 Werken mit 240 Arbeitern 24.578 Ctr. Gussstahl im Werthe von 387.450 Thlr. producirt.

Im Jahre 1874 hat die sächsische Eisenindustrie in allen Branchen durch die bereits im Vorjahre eingetretene Conjunctur empfindlich gelitten. Reduction des Betriebes, Verluste durch Creditgeben, sowie an theuer erkauften, inzwischen aber im Werthe tief gesunkenen Materialvorräthen zeigen ihren verderblichen Einfluss in den Bilanzen der Maschinenbau-Anstalten, der Unternehmungen zur Herstellung von Eisenbahnbedarfsgegenständen u. s. w.

Die Sächsische Maschinenbau-Unternehmung (vormals Hartmann) gab 5 1/2 pCt. Dividende, die Zwickauer 5 pCt., die Leipzig-Reudnitzer (vormals Goetjes, Bergmann & Comp.) 7 1/2 pCt., die Gussstahlfabrik in Döhlen bei Dresden 4 pCt., die Saxonia-Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg 3 1/3 pCt. Dividende.

Ein mehr oder weniger ähnliches Bild bietet sich bei anderen wichtigen Zweigen der sächsischen Industrie dar.

Im Spinnereifache war es bei schwankender und rückgängiger Conjunctur der Rohmaterialien und schleppendem Verkauf der Garne schwierig, ohne Nachtheil zu arbeiten. Eine Ausnahme macht nur die Vicogne-Spinnerei (Crimmitschau), deren Absatz nach England ziemlich ungestört geblieben ist.

Ein belebtes und lohnendes Geschäft in der Spinnereibranche ist nach Ansicht der Betheiligten erst dann wieder zu erwarten, wenn die Absatzgebiete der mit der Spinnerei eng verbundenen Weberei-Industrie sich von den Folgen der Krisis des Jahres 1873 vollständig werden erholt und inzwischen die eingetretene Reaction ihre Wirkung auf Ermässigung der Arbeitslöhne und der Preise der Lebensmittel beendet haben wird.

Die in Sachsen zahlreich und in bedeutenden Etablissements vertretene Papier-Fabrikation hatte in der zweiten Hälfte des Jahres durch die, die Preise drückende deutsche Concurrenz (auch in Sachsen wurde 1874 um ca. 200.000 Ctr. Papier mehr als 1873 producirt), bei gleichzeitiger Vertheuerung wichtiger Fabriksmaterialien (Holzstoff, Hadern), ja bei zeitweisem Mangel daran, zu leiden, wozu noch zunehmende Geschäftsstille kam.

Die grosse Patentpapierfabrik in Penig (Actiengesellschaft) sah sich durch solche Missverhältnisse, wozu auch Wassermangel und Vertheuerung der Eisenbahnfrachten sich gesellten, genöthigt, den erzielten Gewinn zu Abschreibungen zu verwenden und konnte gar keine Dividende vertheilen. Die grosse Thode'sche Fabrik in Hainsberg bei Dresden hat nur 3 pCt. Dividende vertheilt. Günstiger war das Resultat der Bautzener Papierfabriken, welche 8 pCt. geben konnten.

Die in Dresden früher bestandenen sieben Fabriken photographischer Papiere, welche sich zu einer Actiengesellschaft als „Vereinigte Fabriken photographischer Papiere“ constituirt haben, konnten 9 pCt. Dividende zahlen.

Unter sehr ungünstigen Verhältnissen hatte die Cigarrenfabrikation, sowie der Handel mit rohen Tabakblättern zu arbeiten. Die Menge der hier zur Einfuhr verzollten Blätter fiel von 46.578 Ctrn. in 1873 auf 37.160 Ctr. in 1874, also um 9418 Centner.

Das Geschäft in Droguen, Chemikalien, Apotheker- und Farbwaaren wird im Durchschnitte als nicht unbefriedigend bezeichnet; besonders gilt dies von den in Leipzig vorhandenen grossartigen, wahrscheinlich jeder Massenlieferung gewachsenen Etablissements zur Herstellung ätherischer Oele und Essenzen, welche auch nach allen Erdtheilen exportirt werden. Ein regelmässiges Bedarfsgeschäft zur Liqueur-Fabrikation und zu Parfumerien besteht darin auch mit Oesterreich-Ungarn.

Der in Leipzig sich consolidirende Handel mit rohen Fellen und Häuten hat auch 1874 befriedigende Ergebnisse geliefert und wurden von diesen Artikeln 3826 Ctr. mehr zum Eingang verzollt als in 1873. Der Rauhwaarenhandel erweitert sich in Leipzig als Centralmarkt immer mehr.

Die ungünstigen Geschäftsverhältnisse machten sich auch im Leipziger Platzverkehr bemerklich. Während in 1873 an zollpflichtigen Waaren 1,099.875 Ctr. versteuert wurden, kamen in 1874 nur 968.098 Ctr. derlei Waaren, also um 131.777 Ctr. weniger vor. Die Versteuerung von Kaffee nahm gegen 1873 um 18.757 Ctr. ab; diejenige von Bier stieg um 1398 Ctr. Die Einfuhr von böhmischem Bier nimmt stetig zu. Ein neuestens zunehmender Einfuhrartikel ist auch die Wiener sog. Kunstbutter geworden.

Der Absatz auf laufende Conti (Zollcredit geniessende Leipziger Grosshandlungen) hat sich gegen 1873, wo er 37.289 Ctr. betrug, auf 34.698 Ctr. vermindert; die in den Jahren 1872 und 1873 eingetretene Steigerung des Verkehrs mit zollpflichtigen Waaren ist also wieder im Rückgange.

In starker Zunahme ist in Sachsen die Production von Bier. Die in Dresden und dessen unmittelbarer Nähe gelegenen zehn Actienbrauereien haben in einem Jahre um 55.000 Hektoliter mehr Bier erzeugt.

Die Bierbrauerei zum Felsenkeller (Dresden) gewährte 22 pCt. Dividende; die zum Feldschlösschen (Dresden) 25 pCt.; die Dresdener Societätsbrauerei 12 pCt.; die zu Reisewitz (Dresden) 14 pCt.; die Actien-Lagerbierbrauerei zu Schloss Chemnitz 25 pCt.; die erste Culmbacher Exportbierbrauerei (Dresden) 6 pCt. Dividende. Einige kleinere Etablissements waren zumeist infolge finanzieller Verhältnisse nicht in der Lage, Ueberschüsse zu vertheilen.

Die Niederlössnitzer Champagnerfabrik bei Dresden hat 7½ pCt. Dividende gewährt.

Der Producten- und Mehlhandel war auch in Sachsen ohne besondere Anregung. Leipzig speciell sah sich in seiner gewohnten Abfuhr nach den Nachbarstaaten, ja selbst in seinem Absatze nach dem sächsischen Gebirge durch westliche und östliche Concurrenz mehrfach beeinträchtigt.

Zu den drei hiesigen Messen wurden zugeführt:

Jahr	Vereinsländische messzollpflichtige Waaren Ctr.	Ausländische Fabrik- und Manufacturwaaren, sowie Halbfabrikate Ctr.	Von den ausländischen Waaren wurden verzollt Ctr.	An Ausländer verkauft und exportirt, resp. an andere vereinsländische Packhofstädte versendet Ctr.
1874 . . .	392.607	428.458	368.327	31.275
1873 . . .	392.831	475.152	413.349	33.127

Der Export aus Sachsen (über Leipzig) nach den Vereinigten Staaten von Amerika betrug im Jahre 1874 laut amtlicher Uebersicht der amerikanischen Consulate 258.540 Doll., sonach gegen 1873 um 164.599 Doll. weniger.

In der Zeit vom 1. October 1873 bis 30. September 1874 (Fiscaljahr der Union) betrug die Waarenausfuhr nach Amerika aus dem Consulatsbezirke Leipzig: 2,532.577 Dollar (gegen 1872/73 um 274.440 Doll. weniger); aus dem Consulatsbezirke Chemnitz: 3,847.649 Doll. (um 902.195 Doll. weniger); aus dem Consulatsbezirke Dresden: 1,467.023 Doll. (um 297.862 Doll. mehr). Die Gesammtausfuhr betrug sonach 7,847.249 Doll. und steht gegen den Export in der nächstfrüheren Jahresperiode um 878.773 Doll. zurück.

In den 151 Sparcassen des Königreichs Sachsen befanden sich zu Ende 1873 64,051.000 Thlr. auf 631.254 Eintragbücher; zu Ende 1874 in 156 Sparcassen 76,300.000 Thlr. auf 700.000 Eintragbücher. Der Werth eines Sparcassabuches war also 1873 im Durchschnitte 101·47 Thlr. und im Jahre 1874 109 Thaler.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Rheinland-Westfalen im Jahre 1874.

Köln. Das Jahr 1874 hat den Rückgang auf allen Gebieten der Industrie und des Actienwesens weiter geführt und Zustände geschaffen, wie sie im materiellen Leben wohl selten da gewesen sind.

In erster Linie wurden davon Eisen und Kohlen, diese Grundlagen der modernen Grossindustrie, betroffen. Die Preise sanken fortwährend und erlangten schliesslich einen Stand, bei dem es fraglich war, ob der Producent noch einen Verdienst übrig behielt, da die Arbeitslöhne eine ungewöhnliche Höhe erreicht hatten und die Selbstkostenpreise sehr bedeutend gewesen waren.

Die erste Sorge der Arbeitgeber ging dahin, diese Löhne auf ein erträgliches Mass zurückzuführen. Der Gussstahlfabrikant Krupp in Essen, der viele Tausende Arbeiter beschäftigt, machte den Anfang, indem er Jedem den Austritt aus seinem Etablissement freistellte, der sich mit den von ihm festgesetzten niedrigeren Löhnen nicht einverstanden erklärte.

Die übrigen grossen Etablissements folgten diesem Beispiel, und die meisten Arbeiter zogen es vor, in ihren seitherigen Stellungen zu verbleiben. Gleichzeitig wurde die Arbeitszeit verlängert.

Das Darniederliegen der Eisenindustrie und vieler anderer Zweige der gewerblichen Thätigkeit musste einen grossen Einfluss auf Förderung und Absatz der Kohlenbergwerke haben. Hiezu kam, dass die Aussicht auf ein weiteres Sinken der Preise die grossen Kohlenconsumenten, besonders die Eisenbahnen, veranlasste, keine langen

Lieferungsverträge abzuschliessen, um jeden Augenblick von dem Rückgange der Preise profitiren zu können.

Von erheblichem Nachtheile waren die Tariferhöhungen, mit denen die Eisenbahnen im Herbst 1874 vorgingen. Der Erfolg hat gezeigt, dass diese Massregel das Gegentheil von dem herbeiführte, was man von ihr gehofft hatte, da bedeutende Ausfälle im Güterverkehr vorkamen.

Im Oberbergamtsbezirke Dortmund hat die Kohlenförderung im Jahre 1874 307,023.623 Ctr. im Werthe von 56,207.823 Thalern, und im Oberbergamtsbezirke Bonn 101,743.686 Ctr. im Werthe von 24,176.263 Thlrn. betragen.

An Braunkohlen wurden in letzterem Bezirke und zwar vorwiegend auf dem Westerwalde und am sog. Vorgebirge 3,801.652 Ctr. für 267.963 Thlr. gefördert.

Den Absatz von Steinkohlen vermittelten vorzugsweise die Eisenbahnen und die Schifffahrt. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft transportirte im Jahre 1874: 90,461.750 Ctr. Kohlen und Coaks; die Rheinische 54,866.040 Ctr.; die Bergisch-Märkische 125,755.985 Ctr.

Für die Abfuhr der Kohlen zu Schiff sind die Häfen zu Ruhrort und Duisburg von besonderer Wichtigkeit. Ersterer versandte 20,613.709 und letzterer 6,942.123 Centner, zusammen 27,555.832 Ctr., gegen 32,157.325 Ctr. im Vorjahre. Es ergiebt sich also eine Verminderung der Kohlenabfuhr aus beiden Häfen um 4,601.493 Ctr.

Diese Verminderung macht sich auch bemerklich, wenn man den Kohlentransport auf dem Rhein nach den einzelnen Richtungen in Betracht zieht. Es gingen:

	1874 Ctr.	1873 Ctr.
Bis Düsseldorf	1,293.438	1,671.183
„ Köln	618.535	1,216.406
„ Coblenz	8,062.760	9,249.900
„ Holland	13,421.413	17,676.791

Es ist immerhin denkbar, dass die Eisenbahnen im Rheinthale der Schifffahrt eine grössere Concurrenz gemacht haben, obgleich die Annahme viel wahrscheinlicher ist, dass das Darniederliegen der Industrie diese Ausfälle bewirkt hat.

Ueber Aachen sind 303.682 Ctr. belgische Kohlen ein- und 2,008.529 Ctr. ausgegangen.

Die Kohlengruben an der Saar, die vorwiegend im Besitze des Staates sind und ausser den Eisenbahnen sich der Saar und des Saarcanales zu ihrem Absatze bedienen, versandten:

	1874 Ctr.	1873 Ctr.	1874 Zunahme Ctr	1874 Abnahme Ctr.
Nach Süddeutschland . . .	20.864 498	19,173.118	1,691.380	.
„ Luxemburg.	580.741	536.890	43.851	.
„ Elsass-Lothringen . .	15,476.789	15,840.993	.	364.204
„ Frankreich	8,171.240	8,887.240	.	716.000
„ der Schweiz	4,638.485	3,906.805	731.680	.
„ dem Inlande	16,962 273	17,065.371	.	103.098

Der Absatz der Ruhrkohlen nach Hamburg ist durch Gewährung eines Ausnahmstarifs für Extra-Kohlenzüge von Seiten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gefördert worden.

An sonstigen Producten des Bergbaus lieferte der Oberbergamtsbezirk Dortmund:

	Menge	Werth
Eisenerze	8,357.029 Ctr.	664.664 Thlr.
Zinkerze	431.001 „	195.440 „
Bleierze	39.433 „	164.460 „
Vitriolerze	181.570 „	36.356 „

Im Oberbergamtsbezirke Bonn wurden gewonnen:

	Menge	Werth
Eisenerze	29,067.159 Ctr.	4,925.198 Thlr.
Zinkerze	1,032.044 „	853.158 „
Bleierze	1,286.991 „	3,380.526 „
Kupfererze	821.350 „	143.032 „
Kobalterze	14 „	68 „
Nickelerze	6.087 „	4.611 „
Antimonerze	229 „	555 „
Manganerze	242.386 „	203.989 „
Schwefelkies	2,443.909 „	782.603 „
Vitriol- und Alaunerze	215.438 „	45.360 „

Es ergiebt sich hieraus, dass der Oberbergamtsbezirk Bonn sowohl für die Eisenerzförderung, als auch für die Gewinnung von Blei-, Zink- und Kupfererzen der bedeutendste ist.

Infolge der bedrängten Lage der Eisenindustrie hat die Erzförderung im Jahre 1874 abgenommen. Das Siegener Land, das hiefür eine so grosse Bedeutung hat, förderte in 1874 nur 5,540.646 Ctr., gegen 6,695.458 Ctr. im Vorjahre.

Die Preisrückgänge, die sich auf dem Eisenmarkte vollzogen, haben noch nicht ihr Ende erreicht, und es ist gar nicht abzusehen, wann die lang ersehnte Besserung eintreten wird. Eine Anzahl Hochöfen sind denn auch aus Mangel an Absatz ausgeblasen worden.

In Bezug auf die Preisverminderung ist zu bemerken, dass das gewöhnliche Coaksroheisen von 13 auf 10 Thlr., Spiegeleisen von 22 auf 18 Thlr. zurückging.

Die Walzwerke haben infolge Enthaltung der Eisenbahngesellschaften von Neubauten eine erhebliche Verminderung ihrer Thätigkeit erfahren, was auch auf die Leistung der Gussstahlwerke einen beschränkenden Einfluss ausübte.

Im Oberbergamtsbezirke Dortmund gestaltete sich der Eisenhüttenbetrieb folgendermassen:

	1874 Ctr.	1873 Ctr.
Roheisen	9,238.885	10,537.439
Roheisen in Gussstücken	153.697	279.257
Gusswaaren	1,722.896	1,808.866
Schmiedeeisen, Stabeisen, Blech und Draht	8,454.842	8,689.377
Rohstahl	2,262.871	1,157.933
Gussstahl	4,664.325	4,313.088

Die Vermehrung, welche bei der Erzeugung von Roh- und Gussstahl gegen das Vorjahr eingetreten ist, rührt von einer grösseren Thätigkeit für militärische Zwecke, und zwar insbesondere bezüglich der Fabrikation von Gussstahlkanonen, her.

Der Eisenhüttenbetrieb im Oberbergamtsbezirke Bonn lieferte nachstehende Ergebnisse:

	1874 Ctr.	1873 Ctr.
Roheisen	9,377.039	12,061.723
Gusseisen	484.292	1,342.366
Gussroheisen zur Darstellung von Eisen	6,400.978	.
" " " " Stahl	2,120.461	.
Gusswaaren zweiter Schmelzung	1,238.279	443.949
Eisenproduction aus Roheisen	6,563.474	.
Desgleichen aus altem Eisen	1,558.401	.
Rohstahl	401.075	461.987
Gussstahl	26.821	56.320

Auch diese Ziffern weisen eine Abnahme der Production auf, die alle Zweige der Hüttenproduction getroffen hat. Sie zeigen ferner, dass der Schwerpunkt der Stahlproduction im Oberbergamtsbezirke Dortmund liegt.

Die Krupp'sche Gussstahlfabrik, eine der bedeutendsten des Continents, hat im Jahre 1874 110 Mill. Kilo producirt und 11.000 Arbeiter beschäftigt.

Die Bochumer Gussstahlfabrik, die einer Actiengesellschaft gehört, lieferte 1,149.300 Ctr. Fabrikate und beschäftigte 3500 Arbeiter.

An Gussstahl wurde sonst noch producirt: Hörderhütte 339.979 Ctr.; Dortmunder Union 260.156 Ctr.; Annener Gussstahlwerk 60.000 Ctr.; Stein & Comp. in Annen 29.817 Ctr.; Hoesch in Dortmund 163.158 Ctr.

Die bereits erwähnte Einschränkung der Eisenbahnen machte sich auch beim Stabeisen fühlbar. Draht war anfänglich gesucht, wurde aber gegen Ende des Jahres flau. Die Erzeugung von Blech und namentlich von Dampfkesselblechen musste mehr und mehr verringert werden. Die Maschinenfabriken hatten immer noch lebhafte Beschäftigung, wenn auch bei verminderten Preisen.

Die Fabriken von Eisenwaaren litten stark unter der Concurrenz Englands, sowie unter der herrschenden Flauheit der Geschäfte. Die Solinger Klingenfabriken hatten für den Staat starke Aufträge in Haubajonetten, während es in blanken Waffen ziemlich still blieb.

Die Aachener Fabriken für Nähnadeln und Nähmaschinennadeln haben in ihrem Absatze eine erhebliche Einbusse erlitten, was eine Folge der Ueberproduction und der Ueberfüllung transatlantischer Plätze mit diesen Artikeln ist.

An sonstigen Erzeugnissen der Hüttenproduction lieferte der Oberbergamtsbezirk Dortmund: Rohzink 307.104 Ctr., Nickel 1500 Ctr.; der Oberbergamtsbezirk Bonn: Zink 390.640 Ctr., Blei 914.917 Ctr., Kupfer 17.365 Ctr., Silber 665·65 Ctr., Gold 1·57 Ctr.

Das Silber- und Bleigeschäft war recht lebhaft, und zwar ersteres infolge der starken Ausprägungen von Reichsmünzen, letzteres durch lebhafte Nachfrage aus Holland und anderen Ländern, die hauptsächlich durch den Nichtbetrieb vieler Bleihütten in Spanien veranlasst wurde.

Das Zinkgeschäft besserte sich gegen Ende des Jahres und versprach bei anhaltender Zunahme des Verbrauches dauernd lucrativ zu bleiben.

In Pulver herrschte das ganze Jahr hindurch eine lebhafte Nachfrage und zwar für Spreng-, sowie für Geschosspulver.

Die chemischen Fabriken litten sehr unter dem Einflusse der widrigen Geschäftsverhältnisse, sowie unter der englischen und belgischen Concurrenz. Auch haben die hohen Eisenbahnfrachten und die ermässigten Eingangszölle dieser Geschäftsbranche Schaden zugefügt. Das Letztere gilt auch von der Glasfabrikation und macht sich

dabei die belgische Concurrenz sehr fühlbar, während die französischen Fabriken den Markt mit ihren Krystallen und Halbkrystallen überschwemmen.

Die Steingutfabrikation hatte unter den ungünstigen Zeitverhältnissen, sowie unter der Concurrenz französischer und Elsässer Fabriken zu leiden. Der Mangel an Verdienst nöthigte zur Beschränkung, was gerade diese Fabriken empfindlich berühren musste.

Die verminderte Bauthätigkeit in den grossen Städten traf am meisten die Goldleisten- und Tapetenfabriken, die eine erhebliche Abnahme ihrer Production erfuhren. Auch sind die Preise infolge der reger gewordenen Concurrenz zurückgegangen.

Die hiesigen Eau de Cologne-Fabriken machen immer noch ein gutes Geschäft, und hat sich in den letzten Jahren ihr Absatz nach China und Japan sehr ausgedehnt.

Die Stearinkerzenfabriken hatten über die belgische und holländische Concurrenz zu klagen, die durch die geltenden Zölle erleichtert wird. Im Rheinlande sind zwei derlei Fabriken eingegangen.

Die Zuckerfabriken, die vorwiegend Runkelrübenzucker verarbeiten, hatten mit der starken französischen Concurrenz in Elsass-Lothringen und mit beträchtlichen Preisrückgängen zu kämpfen.

In der Tabak- und Cigarrenfabrikation war die Missernte in deutschen und amerikanischen Tabaken ein schwer ins Gewicht fallender Factor. Das Geschäft gestaltete sich bei ziemlich lebhaftem Absatze wenig lohnend. Die Spiritus- und Liqueurfabriken waren mit ihrem Absatze zufrieden.

Die Textilindustrie hat infolge der herrschenden Verhältnisse und gesteigerter Concurrenz des Auslandes vielfache Einbussen erlitten, von denen namentlich das Sammt- und Seidengeschäft betroffen wurde. Die Kölnische Baumwollspinnerei und Weberei hat eine Dividende von 10 pCt. und die Gladbacher eine solche von $4\frac{1}{2}$ pCt. vertheilt.

Die Leinengarnspinnereien in Bielefeld, Viersen, Düren, Dülken waren ziemlich gut beschäftigt. Auch blieb der Absatz in Geweben ziemlich lebhaft, was nicht minder von dem Geschäfte in farbiger Wäsche gilt, das in Bielefeld stark betrieben wird.

Die Streichgarn-, sowie die Kunstwollspinnerei litten unter der Ueberproduction, welche die Preise drückte.

Das Tuchgeschäft wurde durch hohe Wollpreise, hohe Arbeitslöhne und Eisenbahnfrachten beeinträchtigt. Die Aachener Actiengesellschaft für Tuchfabrikation hat liquidiren müssen.

Die Gerbereien waren gut beschäftigt und ist selbst der Absatz ins Ausland noch bedeutend, obgleich viel Leder aus Amerika eingeführt wird.

Im Jahre 1874 stellte sich der hiesige Hafenverkehr in folgender Weise: Es kamen an und gingen ab 7029 Schiffe mit 4,542.450 Ctr., gegen 7476 Schiffe mit 5,229.478 Ctr. im Vorjahre, also weniger um 447 Schiffe mit 687.028 Ctr.

Die Kölnische Dampfschifffahrtsgesellschaft transportirte in 2022 Fahrten 143.099 Personen und 122.110 Ctr. Güter, gegen 160.488 Personen und 158.587 Centner Güter in 1873, was einen erheblichen Ausfall darstellt.

Die Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein transportirte 434.701 Personen und 392.318 Ctr. Güter, und die Kölnische Dampfschleppschifffahrtsgesellschaft rheinaufwärts 1,052.740 Ctr., rheinabwärts 654.275 Ctr.

Die Rheinische Tauerei-Gesellschaft ist mit dem Legen ihres Drahtseils bis St. Goar beschäftigt.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft beförderte im Jahre 1874 6,559.396 Personen und 188,150.260 Ctr. Güter, wobei sie eine Gesammteinnahme von 12,908.861 Thlrn. erzielte.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft transportirte 10,171.891 Personen und 135,540.792 Ctr. Güter und nahm 12,800.829 Thlr. ein; die Bergisch-Märkische Gesellschaft 15,569.784 Personen und 270,470.114 Ctr. Güter mit einer Einnahme von 19,755.431 Thlr.

Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge in den Häfen Grossbritanniens im Jahre 1875.

London. In sämmtlichen Häfen des Vereinigten Königreichs hat während des Jahres 1875 der nachstehend im Vergleich zu 1874 dargestellte Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge stattgefunden:

Ankünfte in	1875 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.	1874 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.
England	234	107.100	10,471.271	215	106.206	11,061.622
Irland	122	70.537	8,367.459	100	53.764	5,704.185
Schottland	32	18.575	1,888.050	29	13.335	1,476.040
Zusammen . .	388	196.212	20,726.780	344	173.305	18,241.847
Handelsthätige Schiffe in Ballast	263	114.396	.	260	131.362	.
Handelsunthätige Schiffe	322	153.115	.	199	99.229	.
Gesammtverkehr . .	973	463.723	20,726.780	803	403.896	18,241.847
Zunahme . .	170	59.827	2,484.933	.	.	.

Abfahrten von	1875 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.	1874 Handelsthätig beladene Schiffe Zahl	Tonnen	Ladungswerth, fl.
England	351	172.953	2,710.217	370	188.091	2,736.470
Schottland	47	22.688	137.950	42	20.951	149.960
Zusammen . .	398	195.641	2,848.167	412	209.042	2,886.430
Handelsthätige Schiffe in Ballast	245	133.200	.	204	111.173	.
Handelsunthätige Schiffe	275	132.023	.	199	99.440	.
Gesammtverkehr . .	918	460.864	2,848.167	815	419.655	2,886.430
Zunahme . .	103	41.209		.	.	.
Abnahme . .	.	.	38.263	.	.	.

Von den Kauffahrern, welche im Jahre 1875 handelsthätig beladen einliefen, entfällt die verhältnissmässig grösste Anzahl auf folgende Provenienzen: New-York 94 (im Vorjahre 127), Odessa 47 (gegen 9), Alexandrien 25 (gegen 9), Baltimore 13 (gegen 16), Mariupol 13, Bordeaux 9 (gegen 55), Kronstadt 9, Berdiansk und Nicolajeff je 8, Boston 6 (gegen 5), Philadelphia 6 (gegen 6), Memel 6 (gegen 10), Taganrog 6 (gegen 5), Triest 5 (gegen 4), Constantinopel 5, Oran 5 (gegen 21).

Bezüglich der Bestimmung der aus diesseitigen Häfen ausgelaufenen nationalen Handelsschiffe stellt sich jenes Verhältniss folgendermassen: Triest 85 (gegen 101), Odessa 42 (gegen 32), Alexandrien 37 (gegen 34), Constantinopel 33 (gegen 53), Venedig 18 (gegen 18), Port-Saïd 11 (gegen 17), Sira 11, New-York 9 (gegen 34), Fiume und Ancona je 8.

Handels- und Schifffahrtsbewegung von Liverpool im Jahre 1874.

Liverpool. So wie der Handel Grossbritanniens im Allgemeinen, war auch derjenige von Liverpool während des Jahres 1874 kein zufriedenstellender.

Der Baumwollenmarkt hatte unter anscheinend günstigen Verhältnissen begonnen, aber im Laufe des Jahres erwies er sich für alle darin thätigen Kaufleute nur als enttäuschend. Die Preise der Wolle sind gegenüber denjenigen des Vorjahres infolge einer Mehreinfuhr von 100.000 Ballen um 1 Pfd. Stlg. pr. Ballen zurückgegangen.

Für den Holzhandel war das Jahr 1874 geradezu verhängnissvoll, und was den Getreidehandel anbelangt, so sind die diesfälligen Preise zu Ende des Jahres um 17 Schilling pr. Quarter niedriger gestanden, als zu Anfang desselben. Der Eisen-Export zeigt gegen das Jahr 1872 einen Ausfall von 900.000 Tonnen.

Die Schifffahrt, wenn auch in stetiger Zunahme begriffen, erzielte doch nur wenig lohnende Frachten und die Emigration ist um 71.000 Personen hinter dem Jahre 1873 zurückgeblieben.

Nur der Schiffbau hat zufriedenstellende und der Kohlenhandel sogar ausserordentlich günstige Resultate zu verzeichnen.

Der Baumwollenhandel war im Jahre 1874 gedrückt und keineswegs von günstigen Erfolgen begleitet. Mit Ausnahme einer momentanen, durch trügerische Einflüsse bewirkten Thätigkeit zeigte sich der Gang des Geschäftes einförmig und träge, mit einer herrschenden Tendenz zum Fallen der Preise.

Das ganze Jahr hindurch blieb der Markt weit über die Nachfrage mit Rohproducten versehen, da wohl manchmal ein Mangel an neuen Zufuhren in Aussicht stand, aber niemals eintrat.

Die Folge davon war ein fast beständiges Drängen der Importeure, sich ihrer Vorräthe zu begeben, welchem Drängen seitens der Consumenten eine fast chronische Gleichgiltigkeit zum Kaufen entgegengestellt wurde. Kein Wunder daher, dass das Jahr für die Importeure kein gewinnbringendes war.

Nun sollte man wohl annehmen dürfen, dass die Spinner und Fabrikanten durch das Fallen der Preise des Rohproductes grössere Gewinne erzielten; aber auch in Manchester war der Markt, der in seinen Preisen dem Gange des Rohproductes gefolgt ist, ein flauer, und, vereinzelte Fälle ausgenommen, waren auch dort lohnende Erfolge nicht zu verzeichnen.

Die Speculation gestaltete sich fast durchgehends ganz mässig, und war, wie im Jahre 1873, zumeist der nach der Baisse agitirenden Tendenz günstig.

Als eine bei dem Stande der Dinge merkwürdige Erscheinung mag es gelten, dass die Preisschwankungen seit 1860 nie so unbedeutend waren als in 1874; und in der That betrug der Unterschied zwischen dem höchsten und niedrigsten Platzpreise für Middling nicht mehr als $1\frac{5}{16}$ d. pr. Pfund.

Nachfolgende Ziffern bieten eine Uebersicht der höchsten und niedrigsten, der Eröffnungs-, Schluss- und Mittelpreise pr. Pfund Middling Upland während der Jahre 1869—1874:

	1874	1873	1872	1871	1870	1869
	d.	d.	d.	d.	d.	d.
Höchste Preise . . .	$8\frac{5}{8}$	$10\frac{3}{8}$	$11\frac{1}{2}$	$9\frac{15}{16}$	$11\frac{3}{4}$	$13\frac{3}{4}$
Niedrigste Preise . .	$7\frac{5}{16}$	$8\frac{1}{8}$	$9\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	$10\frac{7}{8}$
Unterschied	$1\frac{5}{16}$	$2\frac{1}{4}$	2	$2\frac{7}{16}$	$4\frac{1}{4}$	$2\frac{7}{8}$
Eröffnungspreise . . .	$8\frac{1}{8}$	$10\frac{5}{16}$	$9\frac{15}{16}$	$8\frac{1}{4}$	$11\frac{1}{2}$	$10\frac{7}{8}$

	1874	1873	1872	1871	1870	1869
	d.	d.	d.	d.	d.	d.
Schlusspreise	$7^3/_8$	$8^1/_8$	$10^{15}/_{16}$	$9^{15}/_{16}$	$8^1/_4$	$11^1/_2$
Fall	$^6/_8$	$2^3/_{16}$	.	.	$3^1/_4$	.
Steigerung	.	.	1	$1^{11}/_{16}$	.	$^5/_8$
Durchschnittspreise . .	8	9	$10^9/_{16}$	$8^9/_{16}$	$9^{15}/_{16}$	$12^1/_8$

Die im Jahre 1874 stattgefundenen Fluctuationen (pr. Pfund) in den vorzüglichsten Baumwollsorten sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

	Orleans Middling	Pernambuco Fair	Egyptian Fair	Dhollera Fair	Bengal Fair
	d.	d.	d.	d.	d.
Eröffnungspreise	$8^9/_{16}$	$8^3/_4$	$9^3/_8$	$5^9/_{16}$	$4^1/_8$
Schlusspreise	$7^3/_4$	$7^7/_8$	$8^3/_8$	$4^7/_8$	4
Höchste Preise	$8^3/_4$	$8^3/_4$	$9^3/_8$	$5^{11}/_{16}$	$4^1/_8$
Niedrigste Preise	$7^5/_8$	8	$7^7/_8$	$4^7/_8$	$3^7/_8$
Durchschnittspreise	$8^5/_{16}$	$8^1/_4$	$8^1/_4$	$5^5/_{16}$	$4^1/_4$
Durchschnittspreise in 1873	$9^5/_{16}$	$9^3/_8$	$9^{11}/_{16}$	$6^3/_{16}$	$4^5/_8$

Ausserordentlich vorsichtig hat sich der Markt Anfangs Januar gezeigt, infolge der enormen Zufuhr in den amerikanischen Häfen und der hiedurch allgemein entstandenen Annahme einer grösseren Ergiebigkeit der Ernte, als ursprünglich geglaubt wurde.

Zu Anfang November 1873 wurde die Ernte auf $3^1/_2$—$3^3/_4$ Mill. und von Einigen auf 4 Mill. geschätzt; zu Ende December herrschte aber bereits die schon allgemeine Annahme, dass das Ergebniss nicht weniger als 4 oder $4^1/_4$ Mill. sei. Vorräthe wurden demnach frei angeboten, konnten aber, ungeachtet die Preise seit October um $1^1/_2$ d. gewichen waren, deshalb keine Abnahme finden, weil eine noch grössere Preisreduction in zuversichtliche Aussicht genommen werden durfte.

Während der ersten 3 Wochen im December belief sich die Zufuhr in den amerikanischen Seeplätzen auf 200.000 Ballen wochentlich. In der letzten Woche des Jahres 1873 war die Zufuhr nur mehr 169.000 Ballen und in der ersten Januarwoche 1874 gar nur 138.000 Ballen.

Dies bewirkte einen momentanen lebhafteren Begehr, so dass der Preis vom 6. bis zum 13. Januar um $^1/_4$ d. stieg, und Middling Upland von $8^1/_{16}$ d. zu Beginn des Jahres auf $8^1/_4$ d. hinaufging. Wiebald jedoch die Zufuhren in den amerikanischen Exportplätzen wieder bedeutend zugenommen hatten, wichen die Preise und Middling Upland war hier am Platze zu $7^7/_8$ und schwimmend zu $7^5/_8$ d. zu haben.

Diese Abnahme im Preise bei gleichzeitig etwas geringeren Zufuhren in den Exporthäfen trieb zu lebhaften Operationen, und Middling Upland stieg deshalb in der zweiten Woche Februar bis auf 8 d.; aber kaum war wieder stärkere Zufuhr eingetreten, als die Preise vom 13. Februar bis 9. März abermals eine sinkende Tendenz annahmen, und Middling Upland am Platze nur mehr $7^7/_8$ und schwimmend $7^{11}/_{16}$ d. erzielte.

Zwischen dem 14. und 24. März herrschte infolge bedeutender Abnahme in der Zufuhr und grosser Verringerung der Vorräthe in den Magazinen im Innern allgemein die Annahme vor, dass eine vermehrte Zufuhr nicht mehr stattfinden, die gesammte Ernte auch nicht höher als mit 4 Mill. oder 4,100.000 Ballen veranschlagt werden könne.

Die Folge davon war eine zehntägige Thätigkeit am Markte und ein Steigen um $^1/_4$—$^3/_8$ d. pr. Pfund; eine ganz ausserordentliche Rührigkeit war namentlich vom 18. bis zum 21. März bemerkbar, in welchen Tagen sich die Preise um $^1/_8$ — $^1/_4$ d. hoben.

Diese Erregtheit kam auf Rechnung der bis zum 21. März eingelaufenen Berichte, dass der Vorrath im Innern sich um 19.000 Ballen verringert habe, während am 23. März bekannt wurde, dass diese Verringerung statt 19.000 nur 9000 Ballen betrug.

Dieser Umstand, sowie die Wahrnehmung, dass in New-York die Dinge nicht mit der gleichen Hitze wie hierorts aufgegriffen wurden, brachte eine vollständige Reaction zu Stande, so dass der Begehr viel kleiner wurde (die Verkäufe zwischen dem 26. März und 8. April ergaben pr. Tag eine Abnahme um ca. 9000 Ball.) und ein Rückgang um $^1/_8$—$^1/_4$ d. pr. Pfund stattfand. Middling Upland, die am 23. März auf $8^1/_4$ d. stand, wurde am 8. April nur mit $8^1/_{16}$ d. notirt.

Anfangs April waren hier briefliche und telegraphische Nachrichten eingelangt, dass die Pflanzer entschieden viel weniger Land der Baumwollzucht widmeten, als im Jahre vorher, und dass die Ernte infolge geringerer Verwendung von Düngungsmitteln wahrscheinlich auch ärmer sein werde; in der zweiten Aprilwoche wurde ferner angegeben, dass die New-Yorker „Financial Chronicle“ die dem Baumwollbau gewidmete Fläche auf 1 Mill. Acre, also um ca. $11^1/_2$ pCt. geringer als in 1873 veranschlagt habe.

Diese Berichte und die hier eingetroffenen Nachrichten über starken Regenfall und Ueberschwemmung in den Baumwolldistricten belebten den Markt derart, dass zwischen dem 10. und 22. April der Preis um $^1/_8$—$^1/_4$ d. stieg und grosse Geschäfte gemacht wurden.

Nun trat eine Pause ein, die theils auf den Widerspruch in den Voranschlägen des „Financial Chronicle“ und theils auf den Umstand zurückzuführen ist, dass man die Angaben über die durch Regen und Ueberschwemmung angerichteten Schäden als übertrieben betrachtete.

Obwohl nun darauf der Markt etwas ruhiger wurde, blieben die Preise doch fest, so dass man Middling Upland am 7. Mai mit $8^5/_{16}$ d. notirte. In den nächstfolgenden Tagen war die Nachfrage sehr lebhaft, und in der mit dem 14. endenden Woche fand ein Umsatz von 141.770 Ballen statt, was beiläufig 23.000 Ballen pr. Tag ergiebt.

Diese Belebtheit des Marktes rührte daher, dass die Nachrichten über die Ernte-Aussichten in Amerika fortwährend ungünstig lauteten, dass die Zufuhren in den Hinterländern von Bombay bedeutend abgenommen hatten, und dass von Manchester her grosse Nachfrage nach Rohproduct kam. Die Preissteigerung erreichte hier den Culminationspunkt, und zwar mit $^5/_{16}$ d. in amerikanischer Wolle und $^1/_8$ d. in anderen Sorten; Middling America erzielte zu jener Zeit $8^5/_8$ d., den höchsten Preis im ganzen Jahre.

Zu Ende jener Woche hatte man herausgefunden, dass 40.000 Ballen durch Speculanten aufgekauft worden waren. Dieser Umstand, im Zusammenhalt damit, dass die Zufuhren in den amerikanischen Exporthäfen grösser waren, als man vorausgesetzt hatte, und dass bereits grosse Aufkäufe stattgefunden, übte auf den hiesigen Baumwollmarkt einen herabstimmenden Einfluss aus und gingen Preise bei sehr geringer Nachfrage während des ganzen übrigen Monats zurück.

Die fallende Tendenz hielt auch im Juni an, so dass Middling Upland mit $8^3/_{16}$ d. abschloss, d. h. um $^7/_{16}$ d. pr. Pfund niedriger als 6 Wochen vorher.

Am 16. Juni berichtete das landwirthschaftliche Bureau, die Grösse des zum Baumwollbau verwendeten Terrains sei um $10^1/_2$—11 pCt. kleiner als im Jahre 1873, während die Angaben des „Financial Chronicle“ dahin lauteten, dass die Abnahme nur bei 8 pCt. betrage. Diese Berichte äusserten insofern keinen Einfluss auf den Markt, als ihre Tragweite früher schon in Rechnung genommen worden war.

Nun kamen die gewöhnlichen Combinationen über die wahrscheinliche Menge der zu gewärtigenden Ernte an die Tagesordnung, und glaubten Viele, dass dieselbe nicht mehr als $3^1/_4$ oder $3^1/_2$ Mill. Ballen liefern, die Mehrzahl jedoch, dass die Ernte nicht weniger als $3^3/_4$, wenn nicht 4 Mill. betragen werde; und als die neue Campagne

doch mit einem Vorrathe von beiläufig $^{1}/_{4}$ Mill. Ballen beginnen musste, hatte sich die Meinung festgewurzelt, dass eine Ernte von 4 Mill. Ballen für den Bedarf des Weltmarktes hinlänglich sein und der Preis sich auf 8 oder 8$^{1}/_{4}$ d. stellen werde.

Bei dieser allgemein angenommenen Voraussetzung blieb der Markt im Juli ruhig und Preise fluctuirten um nicht mehr als $^{1}/_{16}$—$^{1}/_{8}$ d. pr. Pfund. Middling Upland schloss am 29. des genannten Monats mit 8$^{3}/_{16}$ d., also ganz zu dem nämlichen Preise, wie am 30. Juni.

Da die Spinner von Mitte Mai bis Ende Juni bedeutend weniger Baumwolle gekauft hatten, als ihr wirklicher Bedarf erheischte, so trachteten sie in den ersten 2 Wochen des August ihre aufgebrauchten Vorräthe wieder zu ersetzen, doch war so viel Waare vorhanden, um ihren Begehr zu befriedigen, dass, ungeachtet die Verkäufe sich wochentlich auf 15.000 Ballen beliefen, die Preise nur um $^{1}/_{16}$—$^{1}/_{8}$ d. pr. Pfund stiegen.

In den darauf folgenden 3 Wochen sank die Nachfrage fast zur Stufe eines Detailhandels herab, und als sehr günstige Nachrichten über die Ernte einliefen, waren die Importeure auch im Hinblick auf die imminente neue Saison so freigebig in ihrem Anbot, dass am 10. September Middling Upland zu 7$^{7}/_{8}$ d. am Platze und zu 7$^{3}/_{4}$ d. für nahe Lieferung verkauft wurde.

Was man über den Schaden berichtete, welchen die Ernte durch Dürre gelitten habe, fand Anfangs wenig Beachtung, bis am 14. September die Nachricht durch das landwirthschaftliche Bureau bestätigt wurde. Am genannten Tage war der Markt, als ankommende Waare um $^{1}/_{4}$ d. pr. Pfund stieg, und ein Umsatz von 20.000 Ballen am Platze zu einem erhöhten Preise von $^{1}/_{16}$—$^{1}/_{8}$ d. stattfand, ganz animirt; aber nach dem ersten Aufflackern der Erregung fing man an, Zweifel in die Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit des amtlichen Berichtes zu erheben, und der Skepticismus gewann so sehr die Oberhand im Publicum, dass der ganze Fortschritt des Preises wieder verloren ging.

Der Bericht hatte die Ernte um 23 pCt. schwächer angegeben, als im Monate vorher, und um 30 pCt. niedriger als jeden idealen Durchschnitt; aber selbst die ungünstigsten Privatnachrichten stellten die Dinge nicht in so düsterem Lichte dar und gaben vielmehr an, dass die Ernte immerhin etwas über 3 Mill. Ballen betragen werde.

Der Markt nahm demzufolge wieder seine ruhige und unschlüssige Lage an. Middling Upland stand Anfangs October auf 8 d. und von da an gaben die Preise bei mässiger Nachfrage und besseren Erntenachrichten unter kleinen Fluctuationen allmälig nach.

Bis Mitte November herrschte eine ziemliche Festigkeit und der Preisrückgang betrug innerhalb 6 Wochen trotz grosser Zufuhren in den amerikanischen Häfen nicht mehr als $^{1}/_{4}$ d. pr. Pfund.

Allgemein glaubte man, dass im Hinblick auf die ungewöhnlich frühzeitige Ernte die Zufuhren Ende November oder Anfangs December nachlassen würden; als aber dieselben nicht geringer wurden, trat zu Ende November ein vollständiges Sinken der Preise ein, so dass die Schlussnotirungen für Middling Upland nur mehr 7$^{3}/_{8}$ d. waren, gegen 7$^{3}/_{4}$ d. 6 Wochen vorher.

Der Ton war am Jahresschlusse fester, was den geringeren Zufuhren in den letzten Wochen beizumessen ist; nachdem jedoch die schwächere Anfuhr nur als eine Folge des niedrigen Standes der Flüsse und des schlechten Zustandes der Strassen im Süden dargestellt wurde, konnte blos eine Preisbesserung um $^{1}/_{16}$—$^{1}/_{8}$ d. pr. Pfund erzielt werden.

In ostindischer Schafwolle zeigte sich zu Anfang des Jahres eine solche Lebhaftigkeit, dass man, ungeachtet deren Preis höher war, als jener für andere Sorten, doch ein imminentes Fallen desselben nicht für wahrscheinlich hielt. Aber bereits Anfangs Januar trat eine mässigere Nachfrage seitens der Fabrikanten ein, und bei

den öffentlichen Versteigerungen, die mit dem 20. Januar begannen, war der Preis für gute weisse Krämpelwolle um 5—7 $^1/_2$ pCt. gefallen, und nur kümmerlich vermochten andere Qualitäten in ihren Preisen standzuhalten.

Im Februar trat in den Marktverhältnissen keine Aenderung ein, doch herrschte eine grosse Besorgniss, dass durch den bedeutenden Vorrath an englischer Raufwolle die Geschäfte der Verkäufer ungünstig berührt werden dürften. Dies ist denn auch eingetreten, und bei einer zur Versteigerung gebrachten Menge von 10.000 Ballen englischer Raufwolle haben vorzüglich Jorea- und Candabar-Sorten gelitten und $^1/_2$ bis 1 d. pr. Pfund eingebüsst.

Da nun zu dieser Zeit der Bedarf an Bettdecken nur mehr ein geringer war, und allgemein die Meinung herrschte, dass für die Mai-Versteigerungen grosse Quantitäten ostindischer Wolle vorräthig sein werden, so schleppte sich der Handel bis dahin nur zagend und unsicher vorwärts und war die erste dieser Versteigerungen am 12. Mai nur gering besucht und die Anbote sehr ungleichmässig. Die Preise wichen denn auch von $^3/_4$—1 d. in ordinärer, mittelweisser und gelber Wolle, von 1—1 $^1/_2$ d. in den weichen Candabar-Sorten, von 1—1 $^1/_2$ d. in Jorea und selbst bis 2 d. in bester Bickanier Wolle.

Das Sinken würde noch grösser gewesen sein, wären nicht seit der vorhergegangenen Auction die Ankünfte ausnehmend gering gewesen, so dass statt der allgemein erwarteten 14.000 nur 12.140 Ballen zum Verkaufe einregistrirt wurden.

Englische Wolle ging fortan im Preise herunter, weil nach den eingegangenen Berichten die bevorstehende Schur als eine ungemein ergiebige geschildert wurde, was nur wenige Geschäftsabschlüsse zur Folge hatte.

Das Product der neuen Schur erschien zuerst Anfangs Juni auf dem Markte, Käufer fanden aber denselben gar nicht zu ihren Gunsten, ja sogar um $^1/_2$ d. pr. Pfund höher im Preise. Die Besserung hielt während des ganzen Juli an und im August erreichte der Preis um 1 $^1/_2$ d. pr. Pfund mehr als zur Zeit der Ebbe.

Ungeachtet im letztgenannten Monate 14.158 Ballen zur Versteigerung gelangten, war die Nachfrage doch eine sehr lebhafte und Verkäufer konnten sich von dem im Mai erlittenen Drucke erholen.

Der Markt hielt sich fest, wozu der gute Erfolg der Wollmesse in Bristol, sowie der Umstand beitrug, dass Anfangs September grosse Lieferungen für Rechnung der Regierung angeordnet wurden.

Die September-Auction begann am 22. mit 12.200 Ballen und war bei gewöhnlicher Frequenz seitens auswärtiger Käufer nur mittelmässig von inländischen Händlern besucht.

Die Nachfrage gestaltete sich recht lebhaft, so dass die Preise merklich in die Höhe gingen und alle Sorten durchschnittlich um 1 $^1/_2$ d., beste langhaarige weisse und gelbe Jorea und Bickanier sogar um 1 d. höher notirten.

Im October liess die Lebhaftigkeit nach, da die Spinner und Weber, obwohl vollauf mit Bestellungen bedacht, genug Rohmaterial hatten und daher vom Markte fernblieben. Gegen Ende des Monats waren die Bestellungen weniger geworden und es trat daraufhin grössere Ruhe am Markte ein, doch war es infolge der bevorstehenden Winterzeit den Verkäufern möglich, die Preise auf der vollen Höhe wie im September zu erhalten.

Da für die November-Auctionen 13.500 Ballen eingetragen waren, besorgten die Verkäufer, dass die Preise weichen würden, doch nur gute weisse Jorea und Bickanier gaben um 7—8 pCt. im Vergleiche zu den September-Notirungen nach, während die anderen Sorten, welche die Hauptmasse darstellten, kaum eine merkliche Veränderung erlitten.

Der Jahresabschluss ergab ein Fallen um 3—4 d. für beste weisse Krämpelwolle der Jorea- und Bickanier-Sorten, um 2½ d. für weiche Deckenwollen und von ¾—1 d. für die geringeren Sorten von grauer und gelber Wolle.

Die zu Markt gebrachte Gesammtmenge ostindischer Wolle betrug 74.000 Ballen, gegen 80.000 Ballen im Jahre 1873, 64.000 Ballen in 1872, 73.000 in 1871 und 49.000 Ballen in 1870.

Für Jute hat Liverpool beinahe ganz aufgehört ein Markt zu sein. Der directe Handel, der sich neuerer Zeit von Calcutta aus mit Dundee und London (mit diesem letzteren Platze wegen der grösseren Nähe zu den Continentalmärkten) entwickelt hat, liess Liverpool in dieser Branche ganz beiseite, so dass die Einfuhr sich nur noch auf den örtlichen Verbrauch und auf den Bedarf der wenigen Spinner Irlands beschränkt, die ihre Vorräthe noch immer von hieraus beziehen.

Die Einfuhr belief sich im Jahre 1874 (ohne den Monat December) nur auf 20.657 Ballen, gegen 62.556 und resp. 59.487 Ballen in den beiden Vorjahren. Das am hiesigen Platze in Jute abgewickelte Geschäft bietet keinen Massstab für den Preis dieser Waare.

Die Einfuhr von Jute-Abfällen hat im Jahre 1874 zugenommen und ist von 4033 Ballen in 1872 und 6905 Ballen in 1873 auf 15.254 Ballen gestiegen; auch ist alle Aussicht vorhanden, dass der Import noch ferner zunehmen werde, da mehrere grosse Papierfabrikanten in der Umgebung von Liverpool ihre Aufmerksamkeit auf Jute-Abfälle als ein sehr rentables Rohmaterial für ihre Fabrikate gerichtet haben.

Der Nominalpreis am Platze war 8 L. 5 s. bis 8 L. 10 s., für schwimmende Waare 10 s. mehr.

Während des Jahres 1874 haben in Liverpool sehr grosse Umsätze in Holz stattgefunden, das Totalergebniss war aber kein günstiges.

Bei grossen Vorräthen begann das Jahr mit hohen Notirungen und da gleichzeitig die auswärtigen Marktpreise, sowie auch die Frachten hoch standen, so war die Annahme, dass bei nicht unmässigem Import die Preise sich erhalten würden, eine vollkommen berechtigte.

Unglücklicherweise aber sind auf einmal und weit über den vorhandenen Begehr so viele Ladungen Tannenholz eingelangt, dass die Preise nicht nur dieser, sondern auch aller übrigen Holzgattungen empfindlich gedrückt wurden. Infolge dessen fielen, besonders zwischen April und September, zu welcher Zeit die Preise am niedrigsten standen, die Verkäufe sehr zu Ungunsten der Importeure aus.

Einen bedeutenden Einfluss auf die Transactionen während des Jahres 1874 hat der Umstand ausgeübt, dass sich mit dem Holztransport eine grössere Menge Schiffe beschäftigten, als dies in früheren Perioden der Fall war. Während die hier mit Holzladungen eingelangten Schiffe in den Jahren 1872 und 1873 eine Tragfähigkeit von 415.903 und resp. 484.905 Tonnen hatten, betrug dieselbe im Jahre 1874 523.121 Tonnen, was einen Zuwachs von 38.216 Tonnen gegen 1873 und von 107.218 Tonnen oder nahebei 25 pCt. gegen 1872 darstellt.

Die vermehrte Zufuhr kam zunächst von Neu-Braunschweig und den Seeplätzen für den Export von Pechtannen, indem der Tonnengehalt der von St. John und anderen Häfen eingelangten derlei Fahrzeuge 222.840 T. (gegen 200.443 T. in 1873) und derjenige der Einläufe von den letztgenannten Plätzen 85.589 (gegen 53.695) Tonnen betrug.

Von Quebeck sind 125.798 Tonnen (gegen 122.938 T. in 1873) eingeführt worden, was einem Zuwachs von nahezu 3000 T. gleichkommt. Nur bezüglich der Baltischen Häfen hat eine Abnahme stattgefunden, indem die Einfuhr von dort 88.844 T. (gegen 107.032 T. in 1873) erreichte.

Der in den Jahren 1873 und 1874 stattgefundene Import und Verbrauch von Holz, und zwar während der Zeit vom 1. Februar, wo hier die Holzcampagne beginnt,

bis 31. December, und der jeweilige Vorrath zu Ende des Jahres sind in der nachstehenden Uebersicht zusammengestellt:

Holzgattung	Einfuhr 1873	Einfuhr 1874	Verbrauch 1873	Verbrauch 1874
	Logs		Fuss	
Fichten aus Quebeck	55.810	59.874	3,103.000	3,252.000
Fichten aus St. John	402	479	100.000	115.500
Pechfichten	52.193	75.493	2,944.000	3,750.000
Bauholz aus baltischen Häfen .	45.605	52.464	857.000	1,228.000
	Stück		Stämme	
Dielen aus Neu-Braunschweig .	5,266.624	5,956.104	60.093	83.008
Dielen aus Quebeck	937.362	4,118.593	12.550	16.988
Dielen aus baltischen Häfen . .	2,706.970	2,673.568	22.035	24.787

Holzgattung	Vorrath 1873	Vorrath 1874
	Fuss	
Fichten aus Quebeck	1,666.000	1,490.000
Fichten aus St. John	68.000	2.000
Pechfichten	816.000	1,338.000
Bauholz aus baltischen Häfen	572.000	554.000
Dielen aus Neu-Braunschweig	23.006	22.103
Dielen aus Quebeck	7.071	9.944
Dielen aus baltischen Häfen	13.599	9.418

Anfangs Februar 1874 war die Zufuhr von Pechtannen viel grösser als zur selben Zeit des Vorjahres, aber sie konnten nicht einmal zu einem Preise verkauft werden, der doch wenigstens die Importationskosten gedeckt hätte. Trotzdem liessen die Zufuhren nicht nach, so dass der Vorrath, welcher am 1. Februar 829.000 Fuss (gegen 914.000 im Februar 1873) betragen hatte, bis zum 28. Juli auf 2,462.000 (gegen 821.000) Fuss stieg.

Die Wirkung dieser Zunahme auf die Preise war eine höchst deprimirende. Zu Anfang des Jahres auf 2 s. pr. Fuss stehend, fielen dieselben nach und nach bis auf 1 s. 6 d., um sich nicht mehr zu erholen.

Der am Schlusse des Jahres gebliebene Vorrath betrug 1,338.000 Fuss, gegen 816.000 F. in 1873, so dass für mehrere Monate grössere Zufuhren, in dieser Gattung wenigstens, unnöthig wurden.

Der Ueberfluss und die Billigkeit von Pechtannen wirkte nachtheilig auf canadisches und baltisches Holz. Der Vorrath von Quebeck-Square und Waney-Pine war zu Anfang 1874 nur 1.520.000 Fuss, im Vergleiche zu 1,702.000 F. in 1873, und obwohl derselbe nach und nach immer kleiner wurde und am 27. Juni sogar nur mehr 540.000 F. betrug, hat dennoch eine Hebung der Preise nicht stattgefunden; dieselben blieben vielmehr unverändert auf 1 s. 8 d. bis 2 s. 5 d. Für Waney, welches Anfangs 2 s. 3 d. bis 2 s. 9 d. bedang, ist am 1. Juni sogar ein Rückgang auf 2 s. 3 d. bis 2 s. 7 d. eingetreten.

Als im Juli der Vorrath an Pechtannen den höchsten Stand erreicht hatte, begannen Quebeck-Ladungen in grosser Menge einzulangen und erreichten am 27. November 1,602.000 Fuss. Im August und September hatten die Preise bereits namhaft nachgegeben; als aber die Zufuhren immer mehr wurden und die Frachtpreise in Quebeck auf einen ganz unerhört niedrigen Stand gefallen waren, sanken die Preise

für Square-Bauholz auf 1 s. 5 d. bis 2 s. und für Waney-Fichten auf 1 s. 9 d. bis 2 s. 2 d. pr. Fuss herab.

Von da an machte sich auf dem Markte eine feste Haltung geltend und da die Zufuhren nachliessen, hoben sich die Preise allmälig um 2—3 d. pr. Fuss, konnten aber nicht mehr die Höhe erreichen, die sie Anfangs des Jahres eingenommen hatten.

Das baltische Holz ist den Preisfluctuationen des canadischen Productes gefolgt. Holz aus dem Norden Europa's war in der Regel nur schwer zu guten Preisen zu verkaufen und ist vorzüglich nur auf vorhergehende feste Contracte eingeführt worden.

Von den anderen Sorten ist Birkenholz vielleicht das einzige, welches bemerkenswerthe Momente aufzuweisen hat. Vom Februar an war der Import sehr bedeutend und betrug 712.000 Fuss, gegen 374.000 Fuss in 1873. Diese grosse Zufuhr überstieg weitaus den Bedarf, so dass der Preis für St. John, welcher am 1. Februar 2 s. 3 d. bis 2 s. 6 d. pr. Fuss war, bis zum September allmälig auf 1 s. 4 d. bis 1 s. 7 d. und für geringere Hafenhölzer auf 12—14 d. fiel.

In fichtenen Dielen, sog. Spruce-Deals, hat das Jahr 1874 eigenthümliche Erfahrungen geboten. Von Anfang an blieben sie monatelang der billigste Artikel am Markte, ungeachtet des Preisrückganges in Pechtannen.

Der Verbrauch gestaltete sich auch um 37½ pCt. grösser als in 1873 und Vorräthe waren mässig; die Käufer zeigten sich aber ganz besonders vorsichtig und von Ende April bis Anfangs October erfuhren die Preise Monat für Monat einen Rückgang.

Am 1. September betrug der Import, der viel zu zeitlich angefangen hatte, 25 pCt. mehr als im Jahre vorher, und zu Ende des genannten Monates quotirte St. John-Spruce 8 L. 15 s. pr. Standard, gegen 10 L. 2 s. 6 d. bis 10 L. 7 s. 6 d. am 1. Februar.

Quebeck-Dielen wichen während derselben Zeit von 24—25 auf 19—20 L. für beste und von 16 L. 10 s. bis 17 L. auf 14—15 L. für zweite Qualität. Dieses Sinken ist übrigens nur als die natürliche Folge des übermässig grossen Vorrathes und der stets gleichen Zufuhren während des ganzen Jahres anzusehen.

Importeure haben im Jahre 1874 hauptsächlich durch die übermässigen Zufuhren gelitten, und wenn sie dadurch nicht ruinirt wurden, so verdanken sie das lediglich dem ungewöhnlichen Verbrauche, der um 20 pCt. grösser war als im Vorjahre.

Ein anderer Factor, der ungünstig auf ihr Interesse einwirkte, war die Höhe der Frachten zu Anfang des Jahres und späterhin wieder das grosse Fallen derselben.

Quebeck, das mit 41 s. bis 41 s. 6 d. begann, fiel auf 21 s. bis 22 s. 6 d. pr. Load, hat sich aber später wieder auf 28 s. gehoben.

Frachten für Pechtannen fielen von 55 s. bis 55 s. 6 d. auf 40 s.; diejenigen für St. John von 110 s. auf 67 s. 6 d. bis 70 s.

Bei dem grossen Import während des Jahres 1874 war es unmöglich, für das einlangende Holz Raum zu finden, oder es nur, ohne nach dem Dockreglement straffällig zu werden, von den Quais rechtzeitig zu entfernen.

In dieser Weise ist der Hafen von Liverpool ein ausserordentlich kostspieliger geworden, was im Zusammenhalt mit den Verlusten, welche die Importeure infolge der niedrigen Preise zu erleiden hatten, einen empfindlichen Nachtheil für den Handel verursachte.

Das Jahr 1874 hat, mit Ausnahme der Consumenten, allen denjenigen, welche am Eisenhandel betheiligt sind, unbefriedigende Ergebnisse geliefert. Die Händler wurden durch die eingetretene geringe Nachfrage enttäuscht; die Fabrikanten haben durch das Fallen der Preise Einbusse erlitten, und die Arbeiter mussten zu einem sehr

bedeutenden Theile auf die hohen Löhne verzichten, welche die fetten Jahre 1871 und 1872 ihnen eingebracht hatten.

Diese im Hinblick auf die ganz ausserordentliche Steigerung der Metallpreise eingetretene Reaction lässt sich einfach durch den stattgefundenen geringen Begehr erklären.

Glücklicher Weise ward dieselbe nicht gleichzeitig durch eine Vermehrung der Production, welche, durch erhöhte Preise angelockt, in der Regel immer stattfindet, noch schwieriger gemacht; im Gegentheil, die Erzeugung von Roheisen war im Jahre 1873—1874 infolge von Arbeitseinstellungen und anderen Missverhältnissen bedeutend kleiner, und diesem Umstande ist es auch beizumessen, dass der am Schlusse des Jahres gebliebene Vorrath ein so geringer war.

Anders verhielt es sich in Bezug auf Kohlen, deren Production stetig mit dem Höhergehen der Preise zunahm. Da aber in letzterer Zeit viele neue Kohlenbergwerke eröffnet wurden, so hat ungeachtet der während des Jahres in der Arbeit eingetretenen Hemmnisse eine bedeutende Preisermässigung der für die Herstellung des Eisens nöthigen Kohlen und Cokes stattgefunden; was im Zusammenhalt mit der Herabsetzung der Löhne der Eisenarbeiter ein bedeutendes Sinken der Eisenpreise herbeigeführt hat.

Uebrigens stand der Preisrückgang des verarbeiteten Eisens in gar keinem Verhältnisse zu dem Marktwerthe des Roheisens, der infolge der verringerten Production, welche ein Anhäufen von Vorräthen unmöglich gemacht hatte, ein gehobener blieb.

Gartsherrie-Roheisen Nr. 1 fluctuirte zwischen 113 s. 6 d. und 85 s.; Middlesborough Nr. 3 zwischen 87 s. 6 d. und 55 s.; von verarbeitetem Eisen dagegen fielen: Schienen von 10 L. 10 s. auf 7 L.; North-Staffordshire-Crown-Eisen von 12 L. auf 9 L. 10 s.; Roheisen von 13 L. 10 s. auf 11 L.; Eisenblech von 14 L. 10 s. auf 12 L. 10 s.

Die nachfolgende Tabelle bietet eine Uebersicht der Production, des Exportes und des Vorrathes an Eisen während der Jahre 1868—1874:

Jahr	Production von Roheisen in Grossbritannien	Gesammtexport von Eisen aller Sorten	Gesammtvorrath am 31. December in Schottland und Nordengland	Durchschnittspreis von schottischem Roheisen	
	Mill. Tonnen	Mill. Tonnen	Tonnen	s.	d.
1868	4·9	2	720.927	52	9
1869	5·4	2·6	735.607	53	3
1870	5·9	2·8	782.345	54	4
1871	6·6	3·1	558.331	59	.
1872	6·7	3.3	235.628	101	10
1873	6·5	2·9	200.328	117	3
1874	6	2·4	185.000	87	6

Nach den Angaben des Comité der Glasgower Handelsleute hat Schottland im Jahre 1874 nur 806.000 Tonnen Roheisen erzeugt, gegen 993.000 Tonnen in 1873 und 1,090.000 Tonnen in 1872. Der Vorrath in den Händen der Erzeuger und in öffentlichen Magazinen betrug zu Ende 1874 96.000 Tonnen, gegen 120.000 Tonnen in 1873, 194.000 Tonnen in 1872 und 490.000 Tonnen in 1871. Von den zu Ende 1874 in Schottland befindlichen 157 Hochöfen waren 121 in Thätigkeit.

Im Districte von Middlesborough, wo im Mai und Juni die Arbeiter in den Eisenbergwerken ihre Arbeit eingestellt hatten, dürften annäherungsweise 1,800.000 Tonnen erzeugt worden sein, was im Vergleiche zu 1873 mit einer Production von 1,999.491 Tonnen einen Ausfall von ca. 190.000 T. ergiebt.

In diesem Districte bestehen jetzt 154 Hochöfen, von welchen am Schlusse des Jahres 125 in Thätigkeit waren. Fünfzehn neue Hochöfen sind während des Jahres 1874 errichtet worden und andere 12 sind noch im Baue begriffen, so dass dieser District jetzt als Mittelpunkt für die grösste Eisenproduction der Welt betrachtet werden kann. Infolge des Strikes hat in der Eisenproduction des Districtes von Süd-Staffordshire ein bedeutender Ausfall stattgefunden.

Am Schlusse des Jahres 1873 schien es, als ob eine Besserung zu Anfang des neuen Jahres platzgreifen sollte; nachdem jedoch Kohlen im Preise gefallen waren und die Ausfuhr eine merkliche Abnahme erfahren hatte, erwies sich diese sanguinische Erwartung als trügerisch, und fielen im Januar und Februar Warrants in Glasgow von 108 s. 6 d. auf 87 s. und Nr. 3 Middlesborough von 87 s. 6 d. auf 77 s. 6 d.

Im März trat eine kleine Steigerung im Preise des schottischen Roheisens ein. infolge der Arbeiterstrikes war dieselbe aber nur von kurzer Dauer; Scotch Warrants fielen auf 78 s. 6 d.

Der Monat April brachte infolge des Falliments zweier grosser Firmen in Glasgow, durch welche bedeutende Quantitäten von Eisen zur Versteigerung auf den Markt geworfen wurden, ein neuerliches Sinken; Nr. 3 Middlesborough fiel damals sogar auf 55 s. und G. M. B. Warrants auf 71 s. 6 d., die niederste Notirung im ganzen Jahre.

Bei der zu Anfang April in Birmingham stattgefundenen Vierteljahrsversammlung kündigte eine der tonangebenden Firmen an, dass sie eine Reduction von 2 Pfd. Stlg. in ihren Preisen eintreten lasse; die anderen Fabrikanten weigerten sich jedoch, ihrem Beispiele zu folgen, und es hat bis Juli gedauert, ehe diese Ermässigung in den vorzüglichsten Fabrikaten von Süd-Staffordshire eine allgemeine wurde.

Diese Verzögerung war vorzüglich dem Strike der Arbeiter in den Kohlenbergwerken beizumessen, welcher 16 Wochen anhielt und der Industrie in jenem Districte insofern grosse Schwierigkeiten bereitete, als sehr hohe Preise für Kohlen gezahlt werden mussten, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Während des übrigen Theiles des Jahres zeigte sich verhältnissmässige Stabilität und wenig Fluctuation in den Preisen. Eine Ausnahme davon trat nur in Betreff der schottischen G. M. B. Warrants ein, welche bei dem Umstande, dass der Vorrath davon auf 20.000—30.000 Tonnen reducirt war, zum Gegenstande gewagter Speculationen gemacht worden sind, und durch die Operationen der Hausse und Baisse ganz ausserordentliche Preisreductionen hervorriefen, so dass zwischen dem 15. Juni und 1. Juli ein Rückgang von 112 s. 6 d. auf 74 s. stattfand.

Später schwankten die Preise zwischen 90 und 76 s., mit welch letzterer Notirung das Jahr seinen Abschluss fand. Zur selben Zeit fluctuirte Nr. 3 Middlesborough zwischen 71 und 61 s. und schloss mit letzterem Preise ab. Wie gewöhnlich, zeigte sich zu Ende des Jahres eine Verminderung in der Nachfrage, was einigermassen auch auf Rechnung des Umstandes kam, dass man für 1875 eine Preisermässigung erwartete.

Bei dem so grossen Einfluss der Arbeitslöhne auf den Preis des Eisens ist es interessant, die Veränderungen vor Augen zu haben, die in dieser Beziehung im Laufe der letzten 3 Jahre stattgefunden haben.

Um mit dem Sommer des Jahres 1871 anzufangen, kann angenommen werden, dass die Lohnerhöhung der Arbeiter in den Kohlenbergwerken nicht weniger als 50 bis 60 pCt. betrug. In Schottland war die Erhöhung eine noch grössere, doch stellten sich dort auch die letzten Reductionen verhältnissmässig bedeutender heraus.

Die in allen Arbeitsdistricten überhaupt eingetretene Lohnermässigung, wenn auch mit Rücksicht auf Zeit und Höhe nicht gleichförmig, kann im grossen Ganzen auf 20—25 pCt. veranschlagt werden, so dass die Löhne am Schluss des Jahres 1874 etwa um 25—30 pCt. höher standen, als der niedrigste Satz derselben vor 1871 war.

Die Puddler und Eisenarbeiter haben sich zwei Lohnherabsetzungen von 10 pCt. gefallen lassen, was mit Rücksicht auf die im Juli-Quartal stattgefundene Erhöhung um 2 ½ pCt. eine Reduction um 17 ½ pCt. für das ganze Jahr ergiebt.

Neben diesem Vergleich der Arbeitslöhne ist es interessant und lehrreich, die Fluctuationen aufzuführen, die in Eisen stattgefunden haben.

Schottische G. M. B. Warrants, welche im Sommer 1871 auf 57 s. 6 d. standen, gingen bis Februar 1873 auf 145 s., wogegen sie bis 31. December 1874 auf 76 s. 6 d. fielen. Stangeneisen von Wales, welches um die Mitte des Sommers 1871 mit 7 L. frei an Bord Liverpool notirt war und später bis auf 13 L. sich erhöhte, hatte am Schluss des Jahres 1874 einen Preis von 8 L. 15 s.

Bei dem Umstand, als die herrschende Depression im Eisenhandel und namentlich in Rails zunächst auf den verringerten Export Englands nach den Vereinigten Staaten zurückzuführen ist, dürfte es von Interesse sein, die Gestaltung des englischen Handels mit Amerika, sowie die Entwicklung der dortigen Eisenproduction während der letztverflossenen Jahre ins Auge zu fassen, worüber die folgenden amtlichen Daten vorliegen:

Jahr	Production in den Vereinigten Staaten Tonnen (à 2400 Pfd.)	Export von englischem Roheisen, Schienen und Stangeneisen während 11 Monaten Tonnen (à 2400 Pfd.)
1869	1,916.641	456.157
1870	1,865.000	518.595
1871	1,912.608	711.292
1872	2,854.558	688.917
1873	2,868.278	299.742
1874	?	137.294

Aus diesen wenigen Zahlen ist zu entnehmen, in wie hohem Masse sich die Eisenerzeugung in den Vereinigten Staaten gesteigert hat; auch glaubt man annehmen zu dürfen, dass mit derselben für den eigenen Bedarf des Landes gegenwärtig mehr als nöthig gesorgt sei.

Dass die dortige Eisenindustrie jetzt keine gewinnbringende ist, geht aus dem Umstand hervor, dass die Eisenproducenten die Herstellung von Roheisen für so lange einzustellen gedachten, bis die Preise wieder steigen würden.

Die beiderseitige Lage Englands und der Vereinigten Staaten in Hinsicht auf die Fähigkeit, billiges Eisen zu erzeugen, kann allerdings in wenigen Jahren eine Aenderung erfahren; vorderhand jedoch sind die Amerikaner in dieser Beziehung gegen die Engländer im Nachtheil, und zwar einerseits wegen der Entwerthung ihres Papiergeldes, anderseits wegen des kostspieligeren Lebens in den Vereinigten Staaten.

Selbst ganz abgesehen von einer Aenderung des Zolltarifes (welche gegenwärtig möglich scheint), ist es nicht unwahrscheinlich, dass, wenn der Handel im Allgemeinen sich in Amerika von der letzten schweren Gedrückheit erholt haben und infolge dessen eine Ausbreitung der Eisenbahnstränge zur Nothwendigkeit werden wird, England wieder im Stande sein werde, wenigstens für einen Theil der amerikanischen Aufträge erfolgreich zu concurriren, namentlich wenn bis dahin die hierländigen Preise eine niedrigere Stufe erreicht haben.

Sollte eine bedeutende Tarifsveränderung zu Gunsten des englischen Eisens stattfinden, so würde dies die Engländer nur noch mehr zu einer nachhaltigen Concurrenz mit den amerikanischen Fabrikanten befähigen.

Für die Kohlenindustrie war das Jahr 1874 ein ereignissvolles. In allen Kohlenbergwerksdistricten hat eine Herabsetzung der Arbeitslöhne stattgefunden und überall haben sich die Arbeiter energisch dieser Massregel widersetzt.

In Staffordshire, im Westen Schottlands, und im Districte von Wigan konnte die Reduction nicht ohne harten Kampf durchgesetzt werden.

Gleich zu Anfang des Jahres zeigte sich augenscheinlich, dass die Strömung, welche so lange nach einer Erhöhung gerichtet war, den entgegengesetzten Lauf einzuschlagen begann. Die Förderung der Kohlen hatte den Begehr darnach überholt und demzufolge trat nach allen Seiten ein Fallen der Preise ein.

Bei Beginn des Jahres setzten die Eigenthümer der Kohlenbergwerke in Lancashire den Arbeitslohn um 15 pCt. herab und im September wurde eine weitere Reduction in gleichem Masse angekündigt. Den Vertretern der Miners' Association, die während der ganzen Zeit grosse Besonnenheit an den Tag gelegt und durch ihre Rathschläge an die verbrüderten Arbeiter sich sehr tactvoll erwiesen hatten, war es gelungen, in Betreff der zweiten Lohnherabsetzung eine Vereinbarung in der Art zu erzielen, dass die Arbeit mit einer 10percentigen Lohnverminderung wieder aufgenommen werden sollte.

Die Kohlenbergwerksarbeiter wollten jedoch diese von ihren Abgeordneten erzielte Vereinbarung nicht annehmen, sondern widersetzten sich nicht blos den Bergwerksbesitzern, sondern auch ihrer eigenen Verbrüderung, von der sie dann infolge dessen auch ohne Unterstützung gelassen wurden. Erst nach Verlauf von 6 Wochen, d. i. um die Mitte November, fügten sie sich in das Unvermeidliche.

Das Ergebniss dieses Strikes, wodurch eine grosse Menge Kohlen dem Verbrauch unzugänglich gemacht wurden, war, dass der Preis für Kohlen und ganz besonders für die sog. Hauskohle, umsomehr hoch blieb, als infolge der sinkenden Tendenz während des Jahres keine Vorräthe aufgehäuft worden waren.

In Süd-Staffordshire haben die Arbeiter während der ersten Monate des Jahres ihren Widerstand aufrecht erhalten, doch auch sie waren endlich genöthigt, sich zur Annahme der ihnen Anfangs gestellten Bedingungen zu bequemen.

So ziemlich dieselbe Erscheinung zeigte sich von einem Ende des Landes zum andern, wo nur immer Kohlenbergwerke im Betriebe waren. Weder Besitzer noch Arbeiter vermochten die Strömung des Handels aufzuhalten; erstere waren genöthigt, ihre Kohle billiger zu verkaufen, und letztere, mit geringerem Lohne sich zu begnügen.

Die Reduction in den Arbeitslöhnen schwankte je nach den verschiedenen Districten von 20—40 pCt., und die zu Ende des Jahres in Süd-Wales angedrohte Herabsetzung um 10 pCt. hatte zur Folge, dass 50.000 Arbeiter mit dem Neujahrstag ihre Arbeit einstellten.

Der Preis der Kohlen ist während des Jahres 1874 um beiläufig 30 pCt. gefallen, und wahrscheinlich hätte ein noch grösserer Rückgang Platz gegriffen, wenn nicht die Förderung durch die anhaltenden Kämpfe zwischen Besitzer und Arbeiter so sehr gelitten hätte.

Merkwürdigerweise hat der Kohlenexport nach dem Auslande nicht nur nicht abgenommen, sondern eher einen Zuwachs erfahren, und hätte sich die Eisenindustrie, welche allein ein Drittel der Gesammtmenge der geförderten Kohle für sich in Anspruch nimmt, im Jahre 1874 in den nämlichen blühenden Verhältnissen befunden, deren sie während der nächstfrüheren 3 Jahre sich zu erfreuen hatte, so würde wohl Kohlennoth eingetreten sein.

Unzweifelhaft hat die grosse Gedrücktheit der Dampfschifffahrt, dann der Kampf, welcher unter den zwischen Europa und Amerika verkehrenden Dampfschifffahrtsgesellschaften entstanden ist, sowie endlich die wegen der hohen Preise von Jedermann

beobachete Sparsamkeit in der Verwendung von Kohlen mit zur Verringerung des Gesammtverbrauches beigetragen.

Der in Süd-Wales zum Ausbruch gekommene grosse Strike hat eine grosse Beunruhigung unter den Eigenthümern von Dampfschiffen hervorgerufen, da für dieselben, besonders bei längeren Reisen, die Kohle jenes Districtes zu einem Gebot der Nothwendigkeit geworden ist.

Die ungewöhnliche Ergiebigkeit der Getreideproduction des Jahres 1874 in ganz England hat, vereint mit dem grossen Import, die Getreidepreise, welche bis zur Ernte hoch standen, schnell um 20—30 pCt. herabgedrückt.

Der höchste Durchschnittspreis des Jahres war im Februar mit 63 s. 9 d., der niedrigste im November mit 43 s. 5 d.; die Notirungen am Schlusse des Jahres standen um 17 s. pr. Quarter niedriger, als zu Ende 1873, nämlich auf 44 s. 8 d., gegen 61 s. 8 d.

Dass aber noch immer einem weitern Fallen der Preise entgegengesehen wurde, zeigte die Unlust der Importeure, ihre stark zusammengeschmolzenen Vorräthe zu ergänzen.

Die Einfuhr aus Amerika hat jene vom Osten Europa's wieder bedeutend überstiegen, und infolge des immer mehr zunehmenden Getreidebaues in Californien dürfte dies auch in Zukunft der Fall sein.

Für Frankreich waren die hierländigen Preise zu niedrig und weiset dessen Einfuhr gegenüber dem Jahre 1873 einen Ausfall von beiläufig 600.000 Quarter auf.

Von der gesammten Getreide-Einfuhr nach England pr. 41,479.460 Quarter entfallen 3,290.532 Quarter auf Liverpool. Der wochentliche Consum stieg hier im I. Quartal von 55.037 auf 62.439, im Herbst sogar auf 75.234 Quarter und schloss mit 57.106 Quarter.

Aus der folgenden Tabelle sind Ein- und Ausfuhr von Kornfrüchten und Mehl in Liverpool, sowie die Platzvorräthe während der Jahre 1873 und 1874 zu entnehmen:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1873	1874	1873	1874
Weizen, Quarter . . .	3,106.998	3,290.532	293.496	255.361
Hafer, „ . . .	130.929	125.945	2.126	3.187
Roggen, „ . . .	132	5.755	93	13
Mais, „ . . .	1,247.734	1,301.614	170.339	117.498
Mehl, Säcke	484.754	637.785	57.439	66.604
„ Fässer.	249.740	351.284	13.950	32.657

	Vorrath am 31. December	
	1873	1874
Weizen, Quarter	166.898	144.211
Hafer, „ .	2.000	6.923
Mais, „	52.738	50.900
Mehl, Säcke	38.666	158.670
„ Fässer.	39.691	59.140

Die Durchschnittspreise von Weizen, Gerste und Hafer bewegten sich seit dem Jahre 1820, wie folgt:

Jahr	Weizen s.	d.	Gerste s.	d.	Hafer s.	d.
1820	67	11	33	10	24	9
1830 . . .	64	3	32	7	24	5
1840 . . .	66	4	36	3	25	9
1850 . . .	40	4	23	5	16	5
1860	53	1	36	8	24	4
1870	46	10	34	7	22	11
1873	58	8	40	1	25	5
1874 . .	55	10	44	11	28	11

Der im Jahre 1871 für eiserne Segelschiffe gezahlte Preis von 7 L. 10 s. bis 9 L. pr. Tonne, der damals für zu hoch galt, würde gegenwärtig als ein billiger betrachtet werden, da man thatsächlich in den Jahren 1873 und 1874 für neue eiserne Schiffe 17 L., ja selbst 18 und 19 L. zahlen musste.

Als Hauptursachen dieser Steigerung sind anzusehen: die Eröffnung des Suez-Canals, der grosse Getreidetransport, die Einführung der Dampfkraft auf Cabotage-Schiffen, die durch die combinirten Maschinen erzielte Verbesserung, die erhöhten Kosten von Colonialschiffen; ausserdem die rasche Vertheuerung von Eisen, Kohlen und allen für den Schiffbau erforderlichen Arbeitsleistungen.

Während des Jahres 1874 haben 8—10jährige eiserne Schiffe willige Käufer zu 13 L. bis 14 L. 10 s. pr. Tonne gefunden, eine besonders gute Nachfrage herrschte aber für Fahrzeuge von 800—1200 Tonnen Tragfähigkeit.

In den Colonien gebaute Schiffe hatten wegen ihrer kostspieligeren Herstellung höhere Preise, als je dafür erzielt wurde; für ein neues, auf 10 Jahre mit A classificirtes Schiff zahlte man pr. Tonne bis zu 11 L., doch sind 9 L. 15 s. pr. Tonne der gewöhnliche Marktpreis gewesen, um welchen gut gebaute und wohl ausgerüstete Fahrzeuge zu haben waren.

Was die ältere Classe der hölzernen Schiffe betrifft, die für gewisse Handelszweige beinahe unentbehrlich sind, so ist deren Werth durch die oft gerechtfertigte strenge Action der Beamten des Handelsministerium's ernstlich beeinträchtigt worden.

Der Bretter- und Baumwollhandel vermag hochclassificirte und theuere Schiffe, ob von Eisen oder Holz, nicht zu bezahlen, und so müssen die vielen solid gebauten und in ordentlichem Stande gehaltenen älteren Schiffe für diesen Handel fortan beibehalten werden.

In Dampfschiffen herrschte zu Anfang des Jahres 1874 grosse Rührigkeit und kamen viele Verkäufe zu Stande. Wenn auch bei den fortdauernd hohen Preisen für Eisen und Kohlen die Schifffahrt im Allgemeinen gedrückt und dürftige Eigenthümer gezwungen waren, ihre Schiffe oft unter dem Erzeugungswerthe anzubieten, so zeigte sich doch, dass noch genug Leute in Dampfschiffen ein werthvolles Object zur Anlage ihrer Capitalien erblickten.

Die Zahl der Schiffbrüche während des Jahres 1874 belief sich auf 2100 und die Liste der vorgekommenen Havarien übertrifft an Länge bei weitem jedes Durchschnittsjahr.

Was die vielen Verluste von mit Kohlen beladenen eisernen wie hölzernen Schiffen anbelangt, so scheint die in diesem Betreff aufgestellte Theorie die richtige zu sein, dass nämlich das in neuerer Zeit zur Ventilation adoptirte System ein viel zu complicirtes sei und daher, anstatt die Gefahr zu beseitigen, dieselbe nur noch erhöhe.

Bei dem in Liverpool immer grösser werdenden Schifffahrtsverkehr reichen schon längst die Räumlichkeiten nicht mehr hin, welche die hiesigen Docks zu bieten

vermögen, und wurde daher insbesondere von den Dampfschifffahrtsgesellschaften, dann von den Importeuren von Kohlen, Holz und Tabak um unverweilte Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse gebeten.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge sind hier im Jahre 1874 24 Kauffahrteischiffe von 14.664 Tonnen eingelaufen und 27 von 14.124 Tonnen abgesegelt. Die ersteren waren sämmtlich beladen und importirten Handelsgüter im Werthe von 1,756.518 fl.; unter den letzteren befanden sich 2 von 1503 Tonnen in Ballast, der Ladungswerth der übrigen betrug im Ganzen 228.685 fl. Nur 2 der ausgelaufenen Schiffe verkehrten direct mit nationalen Häfen, wohin sie Steinkohlen exportirten.

Im Geschäft mit Weissblech (Tinplate) eröffnete das Jahr 1874 günstig und man durfte auf eine Steigerung der Preise hoffen; als jedoch die Nachfrage aus Amerika den Erwartungen nicht entsprach, erlahmte der Werth des Artikels, und im April wurde Cokeblech zu 28—29 s., Holzkohlenblech zu 35—37 s. pr. Kiste verkauft.

In jenem Monat begehrten die Arbeiter eine 10percentige Lohnerhöhung, welche von den Fabrikanten verweigert wurde und in Clamorgan- und Carmarthenshire eine 12wochentliche Arbeitseinstellung zur Folge hatte, wodurch in der Fabrikation von Weissblech ein Ausfall von ca. 300.000 Kisten entstand.

Während des Strikes hatten sich die Preise nur eben halten können, und war es bei der Wiederaufnahme der Arbeiten nothwendig, eine Preisermässigung eintreten zu lassen, um Bestellungen zu erlangen.

Dieser Stand der Dinge war durch die deprimirenden Handelsverhältnisse in Amerika noch schwieriger gemacht, und zwischen Juli und November fielen die Preise für Cokeblech auf 25 s. bis 26 s. 6 d., für Holzkohlenblech auf 32 s. 6 d. bis 34 s. 6 d., womit der niedrigste Stand des Jahres erreicht war.

Im December sind bedeutende Einkäufe, die man auf 500.000 Kisten veranschlagen kann, durch die vorzüglichsten Exporthäuser gemacht worden, was den Preis um 1 s. 6 d. bis 2 s. pr. Kiste in die Höhe trieb und die Fabrikanten am Schluss des Jahres in eine feste Stellung brachte.

Chili-Kupfer in Stangen, welches am Beginn des Jahres auf 84 Pfd. Stlg. pr. Tonne stand, wich zu Ende Mai bis auf 73 Pfd. Stlg. Infolge bedeutender Transactionen im Juni stieg der Artikel wieder auf 79 Pfd. Stlg. 10 s. und hielt sich im Juli und August fest auf 76 und 78 Pfd. Stlg. Im September, October und November gingen jedoch die Preise fortwährend in die Höhe und erreichten infolge ausgebreiteter Geschäfte den höchsten Stand mit 89 Pfd. Stlg. Im December trat wieder eine Reaction ein, so dass das Jahr mit 84 Pfd. Stlg. schloss.

Englisches Zink, das im Januar auf 120 Pfd. Stlg. stand, ging Anfangs April auf 92 Pfd. Stlg. zurück. Im Mai fand eine Steigerung bis auf 106 Pfd. Stlg. statt; im Juni wurde der Preis mit 102 Pfd. Stlg. notirt, und von dieser Zeit an bis Ende December schwankte der Marktwerth des Artikels zwischen 97 und 100 Pfd. Stlg., mit welch letzterem Preise das Jahr seinen Abschluss nahm.

Rohes Blei, welches im Januar 24 Pfd. Stlg. erzielte, wich bis zum April allmälig auf 20 Pfd. Stlg.; später stiegen die Preise wieder, erreichten im September 22 und im December 24 Pfd. Stlg.

Verarbeitetes Blei fluctuirte zwischen 22 L. 10 s. und 25 L. und schloss mit letzterer Notirung.

Das Geschäft in Früchten, welches mit gleicher Vorsicht wie im Jahre 1873 betrieben wurde, hat ein befriedigendes Resultat gewährt. Die Nachfrage war gut, obwohl die Detaillisten sich immer nur mit dem nothwendigsten Bedarf versahen.

In Korinthen begann die Saison mit einem Vorrath von nur 300 Tonnen, und da sich die Handelsleute in Griechenland durch diese im Vergleich zum Vorjahre

geringe Menge bestimmen liessen, für erste Sendungen hohe Preise zu zahlen, so hatte dies zur Folge, dass die bezüglichen Verkäufe am hiesigen Platz nur mit Verlust am Kostenpreise bewerkstelligt werden konnten.

Käufer zeigten grosse Schwierigkeit, sich für erste Consignationen einzulassen, so dass eigentlich ein lebhafter Handel nicht vor Anfangs October eintrat, von welchem Zeitpunkte angefangen aber das Geschäft sich bis December ganz lebhaft erhielt.

Vostizza-Korinthen, obwohl befriedigend in Qualität, erzielten während des ganzen September nur schwache Verkäufe, aber im darauffolgenden Monate war ein guter Verkehr wahrnehmbar, und es ergab sich, dass zu Ende November der ganze Vorrath an guter Waare vergriffen war.

Korinthen vom Golf mussten zu Anfang der Saison guter Waare von Patras weichen, da die mittlern Qualitäten ein rauhes Aussehen hatten und daher bei den Käufern keinen Beifall fanden; doch stellte sich später ein Begehr für gute leichte Sorten ein und es fanden darin gute Geschäfte statt.

Patras-Korinthen in Kisten bildeten den Hauptgegenstand der im September und October vorgekommenen Umsätze; in Fässern verpackte Waare fand nur wenig Käufer, da die Früchte, wenn auch gut, zu klein waren.

Die Qualität der Inselfrüchte, von welchen eine grosse Menge durch Regen beschädigt war, erwies sich nichts weniger als befriedigend.

Korinthen aus den Provinzen, die durch die ersten Dampfboote hieher gelangten, hatten ein sehr armseliges Aussehen und Käufer wollten nicht daran; aber mit Anfang October fing eben diese Classe Früchte an, die hauptsächliche Aufmerksamkeit des Handels auf sich zu ziehen.

Die Gesammtankünfte von Korinthen betrugen 16.000 Tonnen, gegen 15.140 T. im Vorjahre; vorräthig blieben 5240 (gegen 6200) Tonnen.

Die zu Beginn der Saison für Sultaninen geforderten Preise wurden trotz des kargen Erträgnisses in diesen Früchten für zu hoch erachtet, um zu Geschäften zu animiren. Als jedoch späterhin keine Concessionen gemacht wurden, waren die Händler genöthigt, sich den Forderungen der Eigner zu fügen.

Ganz extreme Preise sind erzielt worden und nur ein geringer Vorrath blieb am Schlusse des Jahres übrig. Mittlere Sorten bedangen 52—55 s. und feine 58 bis 65 s.

Feigen trafen hier diesmal später ein als in 1873, auch waren die ersten Ladungen gar nicht befriedigend; die folgenden Sendungen zeigten jedoch ein besseres Aussehen und die Qualität erwies sich thatsächlich gediegener als jene der 1873er Frucht.

Ein lebhafter Handel hat sich sowohl für den Localbedarf, als auch für den Export entwickelt; die Preise hielten gleichen Schritt mit jenen der Sultaninen.

Die ersten Ladungen von Valencia-Trauben, die einen leeren Markt trafen, fanden grossen Begehr zu 38—40 s., und da die im September und October stattgefundenen Sendungen für den Bedarf nicht genügten, so erhielten sich die Preise fest.

Infolge grosser Nachfrage für Nordamerika erfuhr der Markt mehrere Fluctuationen. Die letzten Ladungen erzielten 35—45 s. Am Schluss des Jahres ist kein Vorrath geblieben, und Händler waren genöthigt, ihren Bedarf aus London zu beziehen.

Von den eingetroffenen zwei oder drei kleinen Partien persischer Datteln war ein Theil zur Destillation bestimmt. Der stattgefundene einzige Verkauf geschah zu 12 s.

Aegyptische Datteln fanden willige Käufer zu 56 s. für erste Sendungen und 43 bis 45 s. für spätere.

Minder günstige Handelsjahre in Europa haben sonst gewöhnlich der Auswanderung Vorschub geleistet, im Jahre 1874 hat dieselbe jedoch nicht nur keinen Zuwachs, sondern sogar eine Abnahme um 71.000 Personen erfahren, die hauptsächlich dem Darniederliegen des Handels in den Vereinigten Staaten von Amerika seit der letzten Krisis zuzuschreiben sein dürfte, da nicht nur die Auswanderung dorthin bedeutend abgenommen hat, sondern sogar viele Emigranten von New-York wieder nach Europa zurückgekehrt sind.

Das Hauptziel der Auswanderer ist gegenwärtig Canada, wo die Regierung ausgezeichnete Vorkehrungen zur Beförderung der Emigranten getroffen hat und wo für jeden Geschäftszweig Arbeit zu finden ist. Auch die Emigration nach Australien ist in Zunahme begriffen.

Nach den Vereinigten Staaten von Amerika sind 1874 in 328 Schiffen ausgewandert: 49.402 Engländer, 1708 Schotten, 15.438 Irländer, 34.946 Ausländer; nach Canada in 52 Schiffen: 12.026 Engländer, 96 Schotten, 84 Irländer, 4105 Ausländer; nach Neu-Schottland in 11 Schiffen: 1247 Engländer, 10 Schotten, 56 Irländer, 349 Ausländer.

Zu diesen Personen, welche sämmtlich unter der Emigrationsacte fremde Gebiete aufsuchten, kommen noch 10.625 Individuen, welche nicht unter dieser Acte auswanderten. Die Gesammtzahl aller Emigranten betrug sonach 120.092.

Handel von Bergen im Jahre 1875.

Bergen. Das Jahr 1875 darf für den hiesigen Handel im Ganzen als ein mittelmässiges angesehen werden. Die Fischereien, der Hauptfactor des diesseitigen Verkehrs, wurden zum Theil mit Glück betrieben, ohne jedoch dem Handelsmann directen Nutzen zu bringen; zum Theil misslangen sie gänzlich.

Der Waarhäring blieb auch im vorigen Jahre gänzlich von der Küste entfernt. Schon seit 6 Jahren wurde kein Fang gemacht, während früher bis 700.000 Tonnen jährlich gefangen wurden.

Die Grosshäringfischerei, die in Nordland auf 66—69° betrieben wird, ergab im Vergleich zu früheren Jahren eine Abnahme. Der Ertrag dieser Fischerei, welche in den Monaten October bis December betrieben wird, kommt hauptsächlich erst im nächstfolgenden Jahre zum Export. In 1875 ist diese Fischerei ebenfalls gänzlich misslungen und die hiefür getroffenen grossartigen Ausrüstungen endeten mit Verlusten.

Dagegen hat die Fetthäringfischerei in den nördlichen Gegenden Norwegens, an welcher Bergen den grössten Antheil nimmt, eine grossartige Ausbeute geliefert, die theilweise als Ersatz für die anderen misslungenen Fischereien zu betrachten ist.

Der Handel mit Fetthäringen dürfte aber nur geringen Nutzen abgeworfen haben, denn die Preise waren zu hoch, und da sich die schottische Häringfischerei im Laufe des Sommers sehr ergiebig gestaltete, so machte sich in den Verbrauchshäfen der Ostsee eine Concurrenz fühlbar, die sehr zum Nachtheile der norwegischen Waare ausfiel.

Der Dorschfang ist sowohl in Lofoten als in Finnmarken reicher als seit Jahren gewesen. Die luftgetrockneten Fische (Stockfische), ebenso wie die gesalzenen und getrockneten (Klippfische) genossen hier von Seiten des Auslandes eine stete Beachtung. Auch der Export der Nebenproducte: Fischthran und Fischrogen, hatte seit Jahren nicht die Bedeutung wie in 1875. Der Hauptgrund dafür ist zunächst in dem misslungenen Fischfange der Engländer und Franzosen bei Neufundland zu suchen.

In der Einfuhr nach Bergen steht Getreide obenan. Das Geschäft in Kornfrüchten war auch diesmal beinahe durchaus activ; die Zufuhr geschah meistens von den Häfen der Ostsee, weniger von jenen des Schwarzen Meeres.

Im Colonialgeschäfte ist Kaffee noch immer der einzige Gegenstand eines directen Imports; alle übrigen Artikel dieser Art, ebenso wie Manufacturen, werden aus London, Hamburg, Rotterdam u. s. w. bezogen.

Der Wein kommt noch immer entweder auf directem Wege aus Frankreich und Spanien oder indirect über Rotterdam und Hamburg. Obgleich man sich viele Mühe gegeben hat, für den ungarischen Wein hier Absatz zu schaffen, ist es doch vergeblich gewesen. Ein wesentliches Hinderniss ist die hohe Fracht, welche die Waare vertheuert und die Concurrenz mit den billigen spanischen und französischen Weinen unmöglich macht.

Bergen's grosses Rhedereigeschäft hatte sich in 1875 keiner besonders glücklichen Conjunctur zu erfreuen; die allenthalben vorwaltende ungünstige Lage dieses Geschäftszweiges hat auch auf den hiesigen Platz eingewirkt.

Die Anzahl der Schiffe hat sich im Laufe des Jahres nicht vermehrt; einerseits die niedrigen Frachten, anderseits die erhöhten Lohnforderungen der Seeleute und die vertheuerten Ausrüstungskosten wirkten dem entgegen. Das See-Assecuranzgeschäft war ein sehr günstiges.

Grössere Fallimente kamen nicht vor, wohl aber geriethen einige Firmen, die sich mit dem Häringhandel befassen, durch den misslungenen Fang in Verlegenheiten.

Im Laufe des Jahres herrschte durchgehends Geldmangel; der Zinsfuss bewegte sich zwischen $5^1/_2$ und 7 pCt.

Bergen steht durch Dampfschiffe mit den verschiedenen Häfen der Ostsee, Hamburg, Rotterdam und Hull, sowie mit der ganzen Küste Norwegens, und durch gute Landstrassen mit dem Inlande in reger Verbindung. Um jedoch den Verkehr zu beschleunigen, wurde der Bau einer Eisenbahn unternommen, von welcher bis jetzt eine ca. 14 geographische Meilen lange Strecke in Angriff genommen ist.

Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge haben im Laufe des Jahres 1875 den diesseitigen District nicht besucht, ebensowenig hat ein directer Verkehr mit österreichisch ungarischen Seeplätzen stattgefunden.

Der Export von Fischereiproducten gestaltete sich im Vergleiche zu den 2 Vorjahren wie folgt:

	1875	1874	1873
	Tonnen	Werth in Speciesthalern	Tonnen
Waarhäringe	298	4.662	27.560
Grosshäringe	146.163	108.850	160.143
Fetthäringe	266.452	254.598	179.214
Neu- und Brisling-Häringe	11	100	10.333
	412.924	368.210	377.250
	Waag*)	Waag	Waag
Luftgetrocknete Fische:			
Rundfisch	354.600	267.000	215.000
Tittling	63.400	30.500	51.500
Rothscheer	31.500	30.800	34.500
Langen	16.000	12.100	16.500
Sei	115.200	98.900	102.600
	Tonnen	Tonnen	
Thran	64.688	50.576	?

*) 1 Waag = 18 Kilogr.

Von anderen Exportgegenständen sind noch zu erwähnen: 3,824.160 Pfd. Feldspath, 28,584.500 Pfd. Schwefelkies, 29,160.000 Pfd. Kupfererz.

Der Import umfasste unter Anderem: 409.252 Pfd. Branntwein von 70—90°, 101.648 Pfd. Hopfen, 188.747 Tonnen Gerste, 7621 T. Erbsen, 37.393 T. Weizen, 3224 T. Mais, 340.666 T. Roggen, 7481 T. Graupen, 338.179 Pfd. Gerstenmehl, 2,177.423 Pfd. Weizenmehl, 2,136.733 Pfd. Roggenmehl, 725.261 Pfd. Reis, 242.628 Tonnen Salz, 515.285 T. Steinkohlen, 4,161.419 Pfd. Zucker, 2,947.101 Pfd. Syrup, 23.674 Pfd. Thee, 767.678 Pfd. Tabakblätter, 661.386 Pfd. Wein.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Consul in Syra Joseph Dubravcich anlässlich seiner Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, oft belobten und eifrigen Dienstleistung den Titel eines Generalconsuls allergnädigst zu verleihen und zugleich die beantragte Versetzung des mit dem Titel und Charakter eines Generalconsuls bekleideten k. und k. Consuls Georg v. Martyrt von Lissabon nach Syra huldreichst zu genehmigen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 14. Januar 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Rechtsanwalt und Handelsagenten Friedrich Bechtolsheim in St. Louis zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 27. Januar 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Freiherrn Alfred v. Rothschild in London zum unbesoldeten Generalconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 16. Februar 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul Joseph Haupt in Amsterdam das Officierkreuz des Luxemburg'schen Ordens der Eichenkrone annehmen und tragen dürfe. (Allerhöchste Entschliesssung vom 9. März 1876.)

— Der k. und k. Generalconsul Dr. Ferdinand Krapf Ritter v. Liverhof in Liverpool hat nach der Rückkehr vom Urlaube die Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Viceconsul Alexander v. Fontana wurde mit der interimistischen Leitung des k. und k. Generalconsulates in Lissabon betraut.

— Der Gerent der k. und k. Consularagentie in Susa, Jules Arnaud, wurde über eigenes Ansuchen seines Amtes enthoben und die Leitung der Consularagentie einstweilen dem dortigen Handelsmann Amadée Gandolphe übertragen.

— Der k. und k. Consularagent Dr. Franz de Plaisand in Carloforte ist mit Tod abgegangen und es wurde Herr Augustin de Plaisand mit der einstweiligen Leitung der Consular-Agentie betraut.

Schifffahrts- und Handelsverhältnisse von Cardiff im Jahre 1874.

Cardiff. Ein Rückblick auf den Handel und die Industrie von Cardiff und Süd-Wales im Jahre 1874 dürfte im Allgemeinen nur wenig befriedigen. Trotzdem macht der hiesige Verkehr beständige Fortschritte, und hat man allen Grund zu glauben, dass derselbe, ungeachtet gelegentlicher Schwierigkeiten und Hindernisse, in der Zukunft noch bedeutend steigen werde.

Das Eisengeschäft war zu Anfang des Jahres eine kurze Zeit hindurch sehr lebhaft, aber gar bald zogen sich drohende Wolken zusammen und die Aussichten sind seitdem trübe geblieben.

Der eingetretene Stillstand lässt sich ohne Zweifel verschiedenen Ursachen zuschreiben, aber das grösste Gewicht unter denselben gebührt, was Cardiff und die umliegenden Eisenreviere betrifft, dem Ausbleiben der nordamerikanischen Kunden.

Seit Jahren bildeten die Bestellungen aus den Vereinigten Staaten die Hauptstütze der Wales'schen Eisenindustrie und der grösste Theil der amerikanischen Eisenbahnen ist mit in diesem Bezirke erzeugten Stahl- und Eisenschienen versehen.

Reichlich $^{2}/_{3}$ der in Süd-Wales fabricirten Schienen sind nach Nordamerika ausgeführt worden, und zwar meistens über Cardiff. Im Durchschnitte wurden hier monatlich 20.000 Schienen verschifft, ein gleiches Quantum in Newport und Swansea.

Allmälig nahm aber die Ausfuhr ab und die Thatsache, dass das amerikanische Geschäft diesem Districte entzogen wurde, lässt sich nicht länger verkennen.

Die hiesigen Eisenproducenten verspürten wohl Anfangs einige Beunruhigung, hofften aber auf bessere Zeiten. Wie es scheint, haben sie sich getäuscht.

Bald sah man ein, dass die Eisenproducenten in den Vereinigten Staaten alle Anstrengungen machten, um mit den Wales'schen Fabrikanten concurriren zu können und jenseits des Atlantischen Oceans eine Eisenindustrie zu schaffen. Der Erfolg hat den gehegten Erwartungen zum grössten Theile entsprochen.

Uebrigens darf man die Krisis in der Eisenindustrie dieses Bezirkes nicht ausschliesslich dem erfolgreichen Mitwerb der Amerikaner zuschreiben, denn auch die Nachfrage nach Schienen aus andern Ländern hat abgenommen und die Bestellungen wurden immer seltener.

Gleichzeitig hat sich auch der Bedarf im Inlande und in den britischen Colonien bedeutend vermindert und bei jeder Offertausschreibung stellten sich eine Unzahl Bewerber ein.

Die Käufer fanden die Preise, welche für die einzelnen Eisengattungen verlangt wurden, trotz der an denselben vorgenommenen Herabsetzung noch immer zu hoch und das ganze Jahr hindurch beschränkten sich ihre Einkäufe auf das unentbehrlichste.

Hätten die Eisenfabrikanten die Preise selbst bestimmen können, dann würden die Umstände gewiss weniger entmuthigend gewesen sein; ihnen war aber kein anderer Ausweg gelassen. Die Verhältnisse zwangen sie, an den bestehenden Notirungen festzuhalten.

Die verhältnissmässig hohen Preise sollen ihnen wenig oder gar keinen Gewinn gebracht haben, und allgemein wird zugegeben, dass das Geschäft in früheren Jahren

bei niedrigerem Marktwerthe der Waare einträglicher gewesen sei, als in 1873 und 1874.

Im Verhältnisse zu den geltenden Preisen waren die Kosten des Rohmaterials höher als zuvor, und in der That, mit dem Steigen der Notirungen nahm der Gewinn regelmässig ab.

Bei näherer Prüfung der Sachlage zeigte sich jedoch, dass, während der Preis der Eisenbahnschienen, des Stapelerzeugnisses von Süd-Wales, von 7 auf 10 L. pr. Tonne stieg, gleichzeitig auch derjenige für Steinkohlen von 7 s. 6 d. bis 9 und 10 s. sich auf 17 bis 20 und 23 s. pr. Tonne vertheuerte. Coaks kosteten früher 20 s. pr. Tonne, im Jahre 1874 30—40 s.; Roheisen früher 4 L. 10 s., dann 6 bis 8 und selbst 9 L. pr. Tonne.

Nur ausnahmsweise konnten Schienen zu 11 L. pr. Tonne abgesetzt werden; wozu aber noch kam, dass die Arbeitslöhne fast um das Doppelte stiegen.

Zu Anfang des Jahres wurden nur einige kleinere Lieferungen von Schienen zu 9 L. 10 s. pr. Tonne contrahirt, und der Erklärung der betreffenden Fabrikanten, dass ihnen dabei kein Gewinn erübrige, wurde ziemlich allgemein geglaubt.

Freilich, im Vergleiche zu den Notirungen während der ersten 6 Monate waren diejenigen in der zweiten Jahreshälfte wohl viel niedriger, aber noch immer zu hoch, um zu grossen Aufträgen zu führen.

Während des zweiten Semesters wurden die Löhne der Arbeiter allmälig um 20 pCt. herabgesetzt, und am Schlusse des Jahres eine weitere, mit 1. Januar 1875 in Kraft getretene Lohnverminderung von 10 pCt. kundgegeben.

Das Jahr fing ungünstig an und ging noch ungünstiger zu Ende; allgemein wurde es klar, dass die Preise, trotzdem sie bereits von 10 L. im Januar auf 7 L. im December gesunken waren, noch weiter fallen müssen.

Die Eisenausfuhr aus Cardiff betrug in den Jahren 1859—1874 folgende Mengen:

1859 . . .	182.847	Tonnen	1867 . . .	136.633	Tonnen
1860 . . .	169.467	„	1868 . .	147.294	„
1861 . . .	132.493	„	1869 . . .	251.864	„
1862 . . .	172.352	„	1870 . . .	257.395	„
1863 . . .	157.892	„	1871 . . .	258.570	„
1864 . . .	152.563	„	1872 . . .	249.267	„
1865 . . .	160.854	„	1873 . . .	154.570	„
1866 . . .	142.295	„	1874 . . .	153.495	„

Hieraus erhellt, dass im Jahre 1874 um 29.352 Tonnen weniger verschifft wurde, als in 1859.

In den Jahren 1873 und 1874 haben mit Rücksicht auf die einzelnen Bestimmungsländer folgende Verladungen von Eisen stattgefunden:

Bestimmung	1874	1873
	Tonnen	
Aegypten	.	3.878
Argentinische Republik	.	917
Belgien	5.338	1.694
Brasilien	15.104	6.398
China	609	.
Dänemark	3.711	8.099
Deutschland	3.800	9.797
Englische Besitzungen	8.894	10.157
Frankreich	2.320	6.556

Bestimmung	1874	1873
	Tonnen	
Griechenland	846	.
Holland	3.983	4.701
Italien	4.907	6.559
Oesterreich-Ungarn	503	623
Peru	1.765	116
Portugal	1.816	3.207
Romanien	12.814	.
Russland	33.770	24.530
Spanien	3.479	6.099
Schweden und Norwegen	14.879	9.694
Türkei	11.122	7.005
Uruguay	1.149	2.412
Vereinigte Staaten	22.686	42.137

Das in den anderen Häfen von Süd-Wales im Jahre 1874 verschiffte Quantum betrug und zwar: in Newport 128.990 Tonnen, in Swansea 23.500 T., gegen respective 130.194 und 38.886 T. im Vorjahre.

Die Preise schwankten also: Eisenschienen 7—10 L., Stahlschienen 10—16 L. und Stangeneisen 8—11 L. pr. Tonne.

Bei dem Weissblechgeschäfte zogen die Fabrikanten in der zweiten Hälfte des Jahres einigen Vortheil aus dem Fallen der Preise für Eisen und Kohlen, und nach einer langen Zeit der Arbeitssperre (Lock out) und sehr flauer Zustände trat endlich eine Periode grösserer Thätigkeit ein. Die Arbeit wurde wieder aufgenommen, die Nachfrage nahm zu und am Schlusse des Jahres zeichnete sich das Geschäft durch Stetigkeit aus.

Anfangs galt J. C. Coke 30 s. pr. Kiste und bis Mitte März kamen nur wenige Schwankungen vor. Die um solche Zeit eingetretenen Streitigkeiten mit den Arbeitern verursachten im Preise blos eine geringe Störung, da die Nachfrage bedeutend abgenommen hatte. Ende April konnte man J. C. für 28 s. 6 d. haben, aber das Geschäft war flau.

Bis Ende Juni wurde, infolge der Arbeitseinstellung, selbstverständlich fast gar kein Weissblech verfertigt, aber im Laufe des August begann es sich in den Fabriken von ganz Süd-Wales zu regen. Die Nachfrage wurde lebhafter, jedoch nicht in hinreichendem Masse, um ein Steigen der Preise zu veranlassen.

Von da an bis Anfangs December änderte sich die Lage nur wenig; J. C. Coke war zu 26 s. zu haben und einlaufende Bestellungen ermöglichten es, die Werke in Gang zu halten.

Im Laufe des letztgenannten Monates, als es ruchbar wurde, dass grosse Bestellungen aus Amerika eingelangt seien, stiegen die Preise um 2—3 s. pr. Kiste. Die amerikanischen Kunden scheinen zum hiesigen Markte zurückgekehrt zu sein, und wenn sie ihm treu bleiben, dürfte das Geschäft wieder ein günstiges werden.

Der früher erwähnte „Lock out" in den Weissblechfabriken dieses Bezirkes bedarf einiger Auseinandersetzung. Bis zum Beginne des Jahres 1874 war in dieser Branche das Verhältniss zwischen Arbeitgebern und Arbeitern noch nie getrübt worden. Die Preise stiegen und fielen, alle möglichen Fälle kamen vor, aber einen Strike gab es nie.

Als aber im Laufe der letzten Jahre die Preise fast aller Lebensbedürfnisse sich vertheuerten und im Verhältniss damit auch die Löhne in fast allen Industriezweigen stiegen, hielten auch die Weissblecharbeiter sich für berechtigt, eine Lohnerhöhung zu beanspruchen.

7*

Sie bildeten einen Gewerkverein und verlangten zu Anfang des Jahres 1874 eine Aufbesserung ihrer Löhne um 20—40 pCt., je nach dem Geschäftszweige. Die dabei zur Geltung gebrachten Motive sind:

1. Dass die Vertheuerung in den Preisen fast aller Lebensbedürfnisse den Anspruch auf höheren Lohn rechtfertige, damit der Arbeiter im Stande sei, seine Familie anständig zu erhalten.

2. Dass in Staffordshire und anderen Theilen Englands ein höherer Lohn schon seit Jahren gezahlt werde, und die hiesigen Leute sich für ebenso gute Arbeiter als ihre englischen Kameraden halten.

3. Dass ein Schiedsgericht gebildet werde, um alle in Zukunft vorkommenden Streitigkeiten zu schlichten.

Auf das ertheilten die Brodherren folgende Antwort:

1. Bei der unsteten Geschäftslage sei es ihnen unmöglich, eine so hohe Lohnerhöhung zu bewilligen.

2. Die Arbeiter seien trotz der ihnen am Schlusse des Jahres 1873 gemachten Zugeständnisse so unzufrieden, undankbar und dictatorisch geworden, dass es beinahe unmöglich sei, die Disciplin in den Fabriken ferner aufrecht zu erhalten, und der Zustand geradezu unerträglich geworden sei.

3. Die Arbeitgeber seien indessen nicht abgeneigt, mässige Forderungen ihrer Arbeiter in Betracht zu ziehen.

Der Streit führte erst Anfangs März zu einem entscheidenden Schritte, indem die Brodherren beschlossen, sämmtliche Fabriken ausser Thätigkeit zu setzen.

Die Arbeiter waren über dieses rasche Handeln entrüstet; die Arbeitgeber entgegneten jedoch, sie verlören ihr Geld und die Führer des Gewerkvereins würden sich dem Spruche eines Schiedsgerichtes nicht fügen, wenn dieser für sie ungünstig lauten sollte.

Viele Versammlungen wurden abgehalten, und die Arbeiter im vollen Vertrauen auf ihre gute Sache beschlossen, sich nicht zu unterwerfen. Hätten sie aber die lange Dauer dieses Kampfes und dessen Endergebniss voraussehen können, ihr Entschluss wäre wohl anders ausgefallen.

Allgemein besteht die Ansicht, dass die Arbeiter ihre Forderungen zur ungelegensten Zeit vorbrachten; ja, diese selbst gaben später zu, dass, wenn sie die Sachlage genauer gekannt hätten, sie anders gehandelt haben würden, und dass nur die Vorspiegelungen ihrer Führer sie veranlassten, sich den Arbeitgebern nicht zu fügen. Die Folgen des fünfmonatlichen Stillstandes werden den Arbeitern noch lange Zeit fühlbar bleiben.

Die Preise des Weissbleches fluctuirten im Jahre 1874 wie folgt: Coke J. C. 27—32 s., Charcoal J. C. 34—45 s.

Für das Kupfergeschäft in diesen Bezirken fing das Jahr vielversprechend an; die Nachfrage war lebhaft und Chili-Barren wurden mit 83 L. 10 s. bezahlt. Bald jedoch stellte sich heraus, dass die Käufer zu grosse Vorräthe angesammelt hatten. Der Begehr nahm theilweise ab, während Chili mehr lieferte, als zuvor.

Unter solchen Umständen fiel im Februar der Preis auf 77 L., ging aber bald darauf infolge einiger vom Continent eingelaufenen Bestellungen wieder um 2 L. in die Höhe. Lange hielt das übrigens nicht an und am Schlusse des ersten Semesters zahlte man 74 L. 10 s. für die Barre.

Dieser niedrige Preis veranlasste die Consumenten, die Vorräthe anzugreifen, wodurch der Preis abermals auf 76 L. gehoben wurde, sich aber nicht lang auf diesem Stande erhielt, denn zu Ende Mai notirte man 73 L.

Dies war der niedrigste Preis, und während der ersten drei Wochen des Monats Juni trat bei fortwährender Inanspruchnahme der Vorräthe eine Wendung zum Bessern ein.

Der Marktwerth von chilenischen Barren stieg rasch von 73 L. auf 79 L. 10 s. und die Nachfrage wurde so lebhaft, dass französische Consumenten sich gezwungen sahen, mit grossen Quantitäten englischen Rohkupfers vorlieb zu nehmen.

Ende Juni machte die brasilianische und Rio de la Plata-Telegraphengesellschaft bekannt, dass ihr Kabel bis Rio de Janeiro gelegt sei, und man war jetzt in den Stand gesetzt, innerhalb 6 Tagen mit Chili zu verkehren. Darunter litten jedoch die hohen Preise, denn die Importeure erhielten von nun an fast täglich Nachrichten über die Einkäufe und hatten auf solche Weise eine Controle über das Geschäft.

Theilweise aus diesem Grunde, theilweise auch, weil die Fabrikanten nicht hinreichende Bestellungen erhalten hatten, um an hohen Preisen ein Interesse zu haben, erfuhr das Geschäft eine Stockung, und gerade damals trat Amerika unerwartet auf und erbot sich, 2500 Tonnen Kupfer zu liefern. Nach einigen Unterhandlungen, namentlich mit continentalen Consumenten, wurde diese Menge auch wirklich nach Europa verschifft.

Der Markt war um diese Zeit wieder so schwankend geworden, wie bei Beginn des Jahres, und nur Speculationen à la baisse, die bis vor kurzem im Kupfergeschäfte ganz und gar unbekannt gewesen, versprachen Gewinn.

Um die Mitte Juli war der Preis von Chili-Barren abermals 76 L., im August 75 L. 10 s. Von da an stiegen die Preise und im Laufe des September erreichte man 81 L.

Das lebhafte Geschäft hatte fast alle Vorräthe erschöpft und allseitig bemühte man sich, dieselben zu ergänzen, so dass am 1. November ein Preis von 85 L. erreicht wurde.

Bis dahin wurde die Mehrzahl der Geschäfte bona fide abgeschlossen, aber auch die Speculation hatte sich sehen lassen. Die starke Nachfrage nach allen Sorten von fabricirtem Kupfer und namentlich nach Blech, sowohl in England als auf dem Continent, bewirkte, dass alle Vorräthe von Kupfererz zu 18 s. 4 d. pr. Einheit (unit) einen schnellen Absatz fanden. Zweifelsohne glaubte man, dass der Verbrauch damals lebhafter war, als die Production.

Die durch den Aufstand in der Argentinischen Republik unterbrochene Telegraphenverbindung mit Chili verursachte ein Steigen der Preise, denn die Importeure erhielten keine Mittheilungen über die dort gemachten Einkäufe. Der Preis erhob sich schliesslich auf 89 L. und Jedermann war gefasst darauf, noch höhere Notirungen zu erleben. Bereits war der Geldmarkt wegen der ungewöhnlichen Ausfuhr von Gold beunruhigt. Dann wurde der Bankdisconto auf 5 pCt. und bald darnach auf 6 pCt. erhöht. Nachrichten liefen von Chili ein, dass 2700 T. während der ersten Hälfte und 5000 Tonnen bis Ende December in England eintreffen würden. Die Preise schwankten und die Importeure und Versender versuchten zu retten, was zu retten war, aber der Preis fiel auf 86 L. und war am Jahresschlusse 83 L.

In den Jahren 1871—1874 wurden in Süd-Wales folgende Mengen Kupfer importirt:

		1874	1873	1872	1871
Kupfererz	Tonnen	36.660	37.371	26.138	27.808
Regulus	„	18.575	19.537	21.818	20.577
Kupfer	„	854	1.725	6.690	3.797
Zusammen . .	Tonnen	56.089	58.633	54.646	52.182

Der Kupferexport im Jahre 1874 betrug 961 Tonnen (gegen 2452 T. in 1873). Der Werth des verkauften ausländischen Kupfererzes belief sich auf 372.211 (gegen 309.662) L., jener des inländischen auf 55.305 (gegen 51.772) L., mithin zusammen auf 427.516 (gegen 361.434) L.

Auch in 1874 kamen zwischen den Kohlengrubenbesitzern und ihren Arbeitern Streitigkeiten vor; im Uebrigen verlief das Jahr und namentlich dessen erste Hälfte, was die Nachfrage nach Steinkohlen betrifft, ziemlich günstig.

In dem Masse, als das Eisengeschäft in Verfall gerieth, hob sich dasjenige in Steinkohlen. So lange die Förderung andauerte, erzielten die Grubenbesitzer grosse Gewinnste und die Arbeiter verdienten mehr als je zuvor, das Jahr 1873 ausgenommen.

Aber eine Schwierigkeit von nicht geringer Bedeutung war im Anzuge. Die Eisenfabrikanten fanden bald, dass die Steinkohlenproduction besseren Nutzen abwerfe, als die Erzeugung von Eisen; viele von ihnen widmeten sich daher dem ersteren Geschäfte und concurrirten mit Erfolg auf einheimischen und fremden Märkten.

Sie waren in der Lage, den bei der Gewinnung von Dampfkohlen beschäftigten Arbeitern einen hohen Lohn zu zahlen, sahen sich aber gezwungen, den Lohn derjenigen, die bei der Förderung von Kohlen für den Bedarf der Eisenhütten verwendet wurden, herabzusetzen, weil dieser Geschäftszweig infolge der grossen Abnahme in der Nachfrage nicht mehr gewinnbringend war.

Dieser Schritt machte böses Blut und veranlasste laute Klagen. Das Kohlengeschäft schien ja im Ganzen zu blühen, und die Arbeiter in einem Theile der Gruben waren damit unzufrieden, dass man ihren Lohn herabsetze, während in den andern Gruben der seither übliche Lohn fortbezahlt wurde.

Als Kohlengrubenarbeiter verlangten sie, nicht mit den Eisenarbeitern in eine Classe gereiht zu werden. Aber in früheren Zeiten, als die Eisenindustrie noch den Hauptgeschäftszweig dieses Bezirkes bildete, hing der Lohn dieser Kategorie von Grubenarbeitern stets innig mit dem Stande des Eisenmarktes zusammen.

Allerdings hat sich in den letzten Jahren Vieles geändert und die Kohlenförderung ist vielfach an die Stelle der Eisenerzeugung getreten, aber die Arbeitgeber wünschten, ihre alten Interessen und Verbindungen aufrecht erhalten zu sehen, und zwangen die Arbeiter, sich zu fügen, wenn es ihnen auch nicht gelungen ist, sie davon zu überzeugen, dass es so sein müsse.

Das Geschäft in ausschliesslich für den Export bestimmten Steinkohlen blühte das ganze Jahr hindurch und die zeitweiligen Schwankungen waren fast blos durch den grösseren oder geringeren Fleiss der Bergleute veranlasst, die ab und zu feierten.

Das Jahr fing gut an und im Januar 1874 wurden weit mehr Kohlen nach dem Auslande exportirt, als während des gleichen Monates von 1873. Die diesfällige Zunahme betrug in Cardiff etwa 50.000 Tonnen und fast ebenso viel in den anderen Häfen von Süd-Wales.

Das Geschäft litt jedoch ziemlich stark durch die Streitigkeiten, welche die allmälig erfolgte 20percentige Herabsetzung der Arbeitslöhne zwischen den Brodherren und ihren Arbeitern hervorrief, so zwar, dass in den nächstfolgenden Monaten die Umsätze je nach dem Stande der Löhnungsfrage schwankten.

Im Mai und Juni war eine Krisis bevorstehend und das Geschäft nahm merklich ab. Schliesslich kam man jedoch zu einer Verständigung, die Förderung wurde regelmässiger und der Export weist bis zum Jahresschlusse gegen 1873 eine bedeutende Zunahme auf.

Was speciell Cardiff anbelangt, so kann behauptet werden, dass die Ausfuhr während der Herbstmonate eine noch nie gesehene Höhe erreicht hat.

Minder günstig war das Geschäft in Kohlen für den Hausbedarf; während die Ausfuhr zunahm, nahm der binnenländische Verbrauch ab und von Monat zu Monat wurden um 10.000—30.000 Tonnen weniger versandt, als während der gleichen Periode des Vorjahres.

Gegen Ende Juni machte sich jedoch ganz unerwarteter Weise eine Steigerung des Verkehrs bemerkbar und während der zweiten Jahreshälfte waren die Resultate günstiger als während der ersten.

Es trat eine Reaction zu Gunsten niedrigerer Preise ein, und der Gewinn, welchen die Grubenbesitzer gegen Ende des Jahres aus dem Verkauf ihrer Kohlen zogen, war bedeutend verringert.

Die jährliche Production von Steinkohlen in Süd-Wales und Monmouthshire kann auf etwa 6 Mill. Tonnen veranschlagt werden, wobei aber die in den Bergwerken und Eisenhütten und für den localen Consum verwendete Kohle nicht berücksichtigt ist.

Nach einer annähernden Schätzung werden 6 pCt. der gesammten Erzeugung in den Bergwerken verbraucht, um die Kohle ans Tageslicht zu bringen, was somit für diesen District 360.000 Tonnen ausmachen würde.

Der Verbrauch von Steinkohlen zur Eisenerzeugung ist sehr gross. Es werden 3 Tonnen Kohlen erfordert, um 1 Tonne Roheisen aus dem Erz zu gewinnen, und 3 Tonnen 7 Cwt. sind nöthig, um 1 Tonne Roheisen in Schmiedeisen zu verwandeln.

Man behauptet, dass im Vereinigten Königreiche zur Eisenfabrikation durchschnittlich 30 Mill. Tonnen, also ungefähr der vierte Theil des jährlich hierlands gewonnenen, auf 120 Mill. Tonnen geschätzten Quantum's Kohlen consumirt werden.

Eine annähernde Schätzung vertheilt die jährlich zu Tage geförderte Menge Steinkohlen wie folgt: In Fabriken werden 75 pCt. verbraucht, für andere Industriezweige und für häusliche Zwecke 15 pCt, und zur Ausfuhr gelangen 10 pCt.

Es ist schwer, die Kohlenproduction von Süd-Wales und Monmouthshire genau zu berechnen; wenn man aber mit Rücksicht auf den in 1874 stattgefundenen Export eine Schätzung wagen darf, so kommt man zu folgendem Ergebnisse:

Das im Jahre 1874 aus Wales'schen Häfen ausgeführte Quantum betrug 4 Mill. Tonnen; die in den Eisen- und anderen Fabriken erforderliche Menge Steinkohlen bezifferte sich mit 30 Mill., und diejenige zur Deckung des Bedarfes der übrigen Industriezweige und des Haushaltes mit 6 Mill. Tonnen.

Von den aus Cardiff exportirten Kohlen werden etwa 25 pCt. durch Küstenfahrer verschifft. In Swansea beträgt die küstenweise Ausfuhr etwa 40 pCt., in Newport fast 75 pCt. des Gesammtbetrages, und von Llanelly aus gelangen 55 pCt. aller Kohlen in den Küstenhandel.

Die kleinen Häfen dieses Districtes haben während der letzten Jahre, da es an den zur Verschiffung von Steinkohlen nöthigen Anstalten und Einrichtungen grösstentheils mangelt, eine merkliche Einbusse im Geschäfte erlitten, während sich Cardiff, trotzdem seine sonst ganz gut eingerichteten Docks nicht sehr schnell an Ausdehnung gewonnen haben und deren Erweiterung erst noch bevorsteht, in dieser Beziehung auf das vortheilhafteste unterscheidet.

Newcastle hat allerdings eine bedeutendere Kohlenausfuhr, der Handel von Cardiff wird jedoch durch Schiffe von grösserer Tragfähigkeit betrieben. In Newcastle ist der durchschnittliche Tonnengehalt der nach dem Auslande bestimmten Fahrzeuge 480, in Cardiff aber 670 Tonnen. Zum Theil rührt das von den hiesigen, zweckmässig angelegten Docks und der geographischen Lage Cardiffs her, hauptsächlich ist es aber der vorzüglichen Qualität der hiesigen Steinkohle zu danken, welche nach allen Theilen der Welt verschifft wird und daher die Verwendung einer besseren Classe von Schiffen nothwendig macht.

Die Kohlenausfuhr von Cardiff gestaltete sich seit dem Jahre 1859 wie folgt:

1859 . . .	998.187	Tonnen	1863 . . .	1,485.655	Tonnen
1860 . . .	1,142.552	„	1864 . . .	1,481.657	„
1861 . . .	1,127.232	„	1865 . . .	1,450.941	„
1862 . . .	1,322.531	„	1866 . . .	1,837.161	„

1867 . . .	1,966.097 Tonnen	1871 . . .	2,059.438 Tonnen
1868 . . .	2,099.707 „	1872 . . .	2,603.260 „
1869 . . .	2,192.586 „	1873 . . .	2,627.065 „
1870 . . .	2,301.761 „	1874 . . .	2,924.638 „

Hieraus erhellt, dass im Jahre 1874 um 1,926.451 Tonnen mehr als in 1859 exportirt wurden.

Die in den Jahren 1873 und 1874 von hier verschifften Kohlenmengen waren nach folgenden Ländern bestimmt:

Bestimmung	1874	1873
	Tonnen	
Aegypten	222.599	143.507
Argentinische Republik	28.117	25.600
Belgien	1.449	.
Brasilien	203.792	204.770
Chili	19.109	13.504
China	53.091	43.832
Columbien	8.431	.
Dänemark	19.564	21.145
Deutschland	76.105	61.782
Englische Besitzungen	586.730	555.728
Frankreich	646.873	589.725
Griechenland	35.318	22.057
Holland	16.300	.
Italien	237.352	198.481
Japan	6.676	5.081
Mexico	648	.
Oesterreich-Ungarn	35.644	35.541
Paraguay	3.457	.
Peru	63.024	74.150
Portugal	111.857	113.608
Romanien	19.557	9.890
Russland	59.280	24.784
Schweden und Norwegen	2.660	.
Siam	4.341	.
Spanien	233.467	284.488
Tunis	896	2.292
Türkei	99.000	93.035
Uruguay	119.097	93.911
Vereinigte Staaten	4.947	.
Zanzibar	4.157	5.915

Von Presskohle wurden 80.363 (gegen 69.123) Tonnen versandt, und zwar nach: Aegypten 2879, Brasilien 3777, englischen Besitzungen 27.228, Frankreich 2460, Holland 212, Italien 18.397, Japan 3279, Oesterreich-Ungarn 6000, Peru 1778, Spanien 12.670, Türkei 1683 Tonnen.

Während der Jahre 1870—1874 wurde in den einzelnen Häfen von Süd-Wales nachstehendes Quantum Kohlen verschifft:

Häfen	1874 Tonnen	1873 Tonnen	1872 Tonnen	1871 Tonnen	1870 Tonnen
Cardiff	2,924.638	2,627.065	2,603.260	2,059.438	2,301.761
Newport	374.171	302.455	333.396	371.232	385.386
Swansea	582.723	615.405	584.767	664.398	600.601
Llanelly	96.674	94.684	114.172	123.206	117.431
Zusammen	3,978.206	3,639.609	3,635.595	3,218.274	3,405.179

Die in den Haupthäfen Grossbritanniens (ohne die vorstehenden) während der bezeichneten 5 Jahre gemachten Verladungen von Kohlen nach dem Auslande beziffern sich wie folgt:

Häfen	1874 Tonnen	1873 Tonnen	1872 Tonnen	1871 Tonnen	1870 Tonnen
New-Castle	3,192.822	3,113.250	3,222.735	3,301.779	2,809.643
Northshields	209.440	151.168	188.935	167.140	150.355
Southshields	144.965	141.472	124.067	118.852	177.949
Blyth	232.861	284.334	267.946	287.137	208.317
Amble	33.809	40.501	49.786	40.289	47.939
Sunderland	1,321.739	1,335.490	1,414.340	1,491.784	1,219.078
West-Hartlepool	490.670	419.812	480.753	693.511	611.323
Seaham	108.132	89.556	82.077	89.024	59.212
Stockton	81	224	950	276	891
Middlesbro'	40.517	28.020	41.339	40.778	34.343
Hull	459.448	294.875	449.995	339.490	224.612
Goole	127.206	111.041	52.394	25.349	27.012
Liverpool	706.756	581.163	713.620	694.772	536.999
Whitehaven	.	150	150	450	1.050
Glasgow	232.748	147.946	140.241	118.680	103.800
Port Glasgow	16.934	9.529	16.995	15.873	18.228
Greenock	162.919	134.890	115.034	115.169	132.561
Grangemouth	173.039	146.379	125.507	133.486	106.092
Alloa	73.961	79.005	87.878	104.079	96.815
Charlestown	147.342	138.223	144.506	138.436	131.398
Borrowstoness	68.753	39.116	53.254	22.183	7.225
Ayr	6.643	5.265	9.077	4.264	2.925
Irvine	863	1.155	215	1.465	530
Inverkeithing	.	.	.		5.540
Troon	195.638	177.888	173.309	159.526	132.852
Ardrossan	95.234	56.110	73.602	51.053	52.402
St. David's	38.760	50.431	58.367	55.514	62.582
Grimsby	311.772	276.180	297.846	273.872	233.788

Die Gesammtausfuhr von Kohlen aus Grossbritannien betrug im Jahre 1874 11,590.337 Tonnen, ist sonach gegen 1873 mit 11,492.764 T. um 97.573 Tonnen gestiegen.

Das seit dem Jahre 1865 in Cardiff mittels Küstenfahrer verschiffte Kohlen-Quantum ist in nachstehender Uebersicht angegeben:

1865	898.525 Tonnen	1870	810.684 Tonnen
1866	887.353 „	1871	806.028 „
1867	876.957 „	1872	933.328 „
1868	819.183 „	1873	964.268 „
1869	897.899 „	1874	837.384 „

Die nachfolgende Tabelle enthält die in sämmtlichen Häfen von Süd-Wales während der Jahre 1870—1875 küstenweise gemachten Kohlenverschiffungen:

Häfen	1874 Tonnen	1873 Tonnen	1872 Tonnen	1871 Tonnen	1870 Tonnen
Cardiff	837.384	964.268	933.328	806.028	810.684
Newport	685.271	779.606	742.645	789.083	719.971
Swansea	258.347	255.124	236.768	211.191	213.889
Llanelly	127.813	150.414	170.453	161.324	161.773
Zusammen	1,908.815	2,149.412	2,083.194	1,967.626	1,906.317

Wie aus obiger Tabelle hervorgeht, ergab sich bei den Verladungen in 1874 im Vergleich zu 1873 eine Abnahme, und zwar in: Cardiff um 126.884 Tonnen, Newport um 94.335 T., Llanelly um 22.601 T.; in Swansea dagegen eine Zunahme um 3.223 Tonnen.

Die Kohlenpreise variirten während des Jahres 1874 wie folgt: Aberdare Coal Co. 16 s. 6 d. bis 24 s.; Brown Burnyeat & Co. 16 s. 6 d. bis 24 s.; Cory Merthyr Steam Coal Co. 16 s. 6 d. bis 23 s. 6 d.; D. Davies & Son 17 s. bis 24 s. 6 d.; Nixon Merthyr Steam Coal Co. 16 s. 6 d. bis 24 s.; Nixon, Tailor & Cory 17—27 s.; Ocean Steam Coal Co. 16 s. 6 d. bis 24 s.; Powell Duffryn Coal Co. 16 s. 6 d. bis 24 s. 6 d.; Wayne & Co. 14—23 s. — Presskohle: Crown Preserved Coal Co. 16—25 s.; Tinel & Co. 15—23 s.

Der Einfuhrhandel dieses Seeplatzes gestaltete sich in 1874, im Ganzen genommen, keinesfalls lebhaft; indessen bemerkte man zeitweilig bedeutende Schwankungen.

Die Anfangs gehegten Erwartungen eines grossen Aufschwunges gingen nicht in Erfüllung, und man ist geneigt, diesen Umstand theilweise auch dem, wie es scheint, abnehmenden Unternehmungsgeiste der hiesigen Geschäftsleute zuzuschreiben.

Die schwächere Nachfrage nach Eisenerz ist jedenfalls durch die Stille im Eisengeschäfte hervorgerufen worden. Vorräthe häuften sich rasch an, trotzdem die in der Regel sehr bedeutende Einfuhr aus Spanien infolge der dortigen Verhältnisse bedeutend abgenommen hat.

Man wünscht allgemein, dass der Importhandel von Süd-Wales sich ausdehne, und wenn die nach diesem Ziele gerichteten Bemühungen der hiesigen Handelskammer mit Erfolg gekrönt werden, dann dürfte derselbe schon in nächster Zukunft eine Steigerung erkennen lassen.

Die Einfuhr von Getreide, Bauholz, Spartogras u. s. w. war 1874 im Ganzen bedeutender als während der früheren Jahre.

Um die Zu- oder Abnahme in der Waareneinfuhr von Cardiff gegenüber dem Jahre 1873 beurtheilen zu können, folgt hier eine vergleichsweise Zusammenstellung der Hauptartikel:

	1874		1873	
	Menge	Werth, fl.	Menge	Werth, fl.
Thee (im Transit)	10.285 Pfund	15.428	.	.
Zucker	609 Tonnen	152.250	10 Tonnen	2.500
Tabak: Carendish (im Transit)	209.670 Pfund	419.440	.	.
andere Sorten (im Transit)	7.455 „	27.957	.	.
Aepfel	7.818 Bushel	39.090	.	.
Bohnen	1.644 Tonnen	205.500	489 „	29.340

	1874 Menge		1874 Werth, fl.	1873 Menge		1873 Werth, fl.
Buchweizen	121	Tonnen	9.070	.		.
Gerste	6.574	„	788.880	589	Tonnen	41.230
Hafer	11.281	„	902.480	14.883	„	967.395
Heu	.		.	41	„	1.640
Hopfen.	92	„	9.200	.		.
Kartoffeln	19.291	„	964.550	24.847	„	1,242.350
Roggen	.		.	223	„	15.610
Mais.	7.980	„	877.800	239	„	28.680
Obst.	1.228	Bushel	6.140	.		.
Orangen	9.578	Kisten	33.523	13.415	Kisten	53.660
Rosinen	12	Cwt.	280	1.903	Fässer	28.545
Weizen	24.397	Tonnen	3,171.610	11.911	Tonnen	1,429.420
Weizenmehl	3.785	„	492.050	4.639	„	556.680
Zwiebeln	54.727	Bushel	273.635	558	„	27.900
Häute	.		43.000	.		.
Käse	557	Tonnen	278.500	.		.
Rind- und Schweinefleisch (gesalzen) .	.		441.070	.		.
Talg	142	„	56.800	.		.
Bier	.		.	300	Fässer	9.900
Brandy	788	Gallons	12.620	.		.
Genever	1.329	„	9.968	.		.
Wein	4.803	„	43.227	91	„	9.100
Asphalt	.		.	150	Tonnen	3.000
Bauholz	45.722	Loads	1,209.425	8.656	Stück	346.240
Blocksteine	.		.	353	„	2.118
Bretter	.		.	82.606	„	12.304
Cement.	.		.	3.400	Fässer	12.900
Dachschiefer . . .	.		.	92	Tonnen	3.760
Eschenholz	.		.	88	„	1.760
Gaskohle	.		.	1.250	„	17.500
Granit	.		.	796	Stück	5.970
Grubenholz	133.538	„	2,003.070	116.107	Tonnen	1,509.391
Pflastersteine . . .	.		.	126	„	630
Schwellen	44.879	„	1,009.778	50.416	Stück	151.284
Ulmenholz	.		.	3.522	„	105.660
Werkholz	1.800	„	90.000	.		.
Ziegel	.		.	2,002.942	„	26.039
Harz	184	Tonnen	18.400	.		.
Pech	.		.	145	Tonnen	5.800
Precipitat (Schwefel)	1.229	„	491.600	.		.
Salz	140	„	6.650	350	„	12.750
Schwefel	.		.	1.034	„	155.100
Superphosphat. . .	.		.	389	„	27.230
Theer	.		.	253	„	10.120
Vitriolstein	10.591	„	1,112.055	9.864	„	789.120
Eisenerz	230.567	„	2,305.670	352.114	„	3,521.140
Erze (andere) . . .	360	„	3.240	.		.
Kupfererz	110	„	22.000	73	„	18.250
Roheisen	.		.	9.715	„	485.750

	1874		1873	
	Menge	Werth, fl.	Menge	Werth, fl.
Schweisseisen . . .	.	.	88 Tonnen	17.600
Spiegeleisen . . .	.	.	360 „	25.200
Baumwollwaaren . .	.	42.000	.	.
Spartogras	15.165 Tonnen	985.725	14.102 „	1,410.200
Wolle	122 „	170.800	.	.
Andere Rohstoffe . .	.	18.900	.	.
Kehrbesen	.	.	200 Dutzend	1.200
Fensterglas	82 „	41.000	.	.
Altes Eisen	430 „	12.900	.	.
Bearbeitetes Eisen .	.	.	50 Tonnen	2.000
Bleiplatten	8 „	2.000	.	.
Drahteisen	140 „	16.800	.	.
Gitterwerk	.	.	20 „	3.000
Rahmen	.	.	100 Stück	1.250
Schienen	.	.	11.111 Tonnen	111.100
Stahlspäne	.	.	208 „	10.400
Stangeneisen . . .	89 „	8.010	.	
Maschinen	223 „	20.000	61 Stück	18.300
Kunstgegenstände .	.	1.550	.	.
Verschiedene Industrie-Erzeugnisse . . .	.	52.970	.	.
Dünger	.	.	1.807 Tonnen	180.700
Oelkuchen	1.432 „	171.840	80 „	10.400

Der Gesammtwerth der Einfuhr zur See bezifferte sich im Jahre 1874 mit 19,095.058 fl., hat also gegen 1873 mit einem Importwerthe von 13,478.257 fl. eine Zunahme um 5,616.801 fl. erfahren.

Ein allgemeiner Ueberblick der Rhederei während des Jahres 1874 zeigt, dass Segelschiffe, namentlich in der zweiten Hälfte, einen mässigen Gewinn abwarfen, wogegen Dampfer sehr schlechte Geschäfte machten.

Die Seefrachten für Kohlen und Eisen, namentlich aber für letzteres, waren flau. Die fast allenthalben reichlich ausgefallene Getreideernte milderte zwar theilweise die infolge der schlechten Geschäftslage herrschende Noth, schadete aber der Rhederei, indem sie die Fracht für Kornfrüchte herabdrückte, was besonders in New-York und Californien der Fall war.

Eine grosse Anzahl Schiffe waren in der ersten Jahreshälfte zu sehr günstigen Bedingungen von Speculanten im voraus gechartert worden, als sie aber an Ort und Stelle eintrafen, bereit, die Ladung einzunehmen, waren die Preise fast um die Hälfte gefallen und die Verfrachter nicht ausfindig zu machen.

Die Frachten nach Indien, China und dem Stillen Ocean waren kaum gewinnbringend, die nach Australien und Neuseeland dagegen lohnend. Die Rückfrachten aus Indien für Reis betrugen Anfangs 77 s. 6 d. bis 80 s., fielen jedoch nach dem ersten Trimester auf 70 s. für mittlere und auf 65 s. für grössere Schiffe; einige Fahrzeuge wurden sogar zu 60 s. pr. Tonne gechartert. Am Schlusse des Jahres war schwer vorauszusehen, wie die Notirungen für Seefrachten in der nächsten Zukunft sich gestalten werden.

Infolge der schwankenden Preise und des kleinen Gewinnes sind die Rheder sehr vorsichtig geworden; aber im Hinblick auf die Masse der Artikel, welche befördert werden müssen, und auf die in der Dampfschiffrhederei eingetretene Stockung

herrschte allgemein die Ansicht vor, dass Segelschiffe keine schlechten Geschäfte machen werden, zumal, wenn die Krisis in der Eisenindustrie aufhören sollte.

Neue eiserne Segelschiffe waren, infolge des Fallens der Eisenpreise, zu Ende December 1874 für 15 L. 10 s. pr. Tonne zu haben, Dampfschiffe dagegen fanden fast gar keine Käufer.

Nach dem Hafen von Cardiff waren in 1874 19 Dampfer von 24.248 Tonnen und 67 Segelschiffe von 19.186 Tonnen zuständig.

Während des Jahres 1874 sind hier 4607 Dampf- und Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 2,994.853 T. eingelaufen, gegen 4574 Schiffe von 2,022.833 T. in 1873, 4944 Schiffe von 1,898.662 T. in 1872, 4432 Schiffe von 1,709.298 T. in 1871 und 4920 Schiffe von 1,858.157 T. in 1870.

Die Einzelnheiten des Verkehrs in 1874 enthält nachstehende Uebersicht:

Flagge	Dampfer		Segelschiffe		Im Ganzen	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
Oesterreichisch-ungarische	13	21.824	147	98.927	160	120.751
Britische	1116	1,026.142	1275	750.500	2391	1,776.642
Italienische	3	3 352	396	293.194	399	296.546
Französische	72	69.545	815	183.779	887	253.324
Schwedisch-norwegische	25	24.630	256	134.811	281	159.441
Deutsche	47	50.517	156	98.048	203	148.565
Amerikanische	1	2.235	87	114.351	88	116.586
Russische	3	3.332	42	29.315	45	32.647
Holländische	4	1.709	37	27.546	41	29.255
Spanische	17	14.555	27	13.436	44	27.991
Dänische	3	2.400	28	9.619	31	12.019
Griechische	1	1.400	19	10.289	20	11.689
Belgische	3	2.300	4	3.699	7	5.999
Portugiesische	2	1.300	7	1.835	9	3.135
Brasilianische	.	.	1	263	1	263
Zusammen	1310	1,225.241	3297	1,769.612	4607	2,994.853

Nach der englischen Flagge nimmt, was die Tonnenzahl betrifft, die italienische den ersten Rang ein. Dieser zunächst steht die französische; die österreichisch-ungarische folgt als 6. in der Reihe. Bei dem Dampfschiffverkehr betheiligten sich am stärksten: Grossbritannien, Frankreich, Deutschland, Schweden und Norwegen.

Die Schiffsbewegung unter nationaler Flagge stellt sich also:

	Einläufe		Abfahrten	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Beladene Schiffe	55	23.976	155	81.084
Leere „	105	58.724	.	.
Zusammen	160	82.700	155	81.084
Dagegen in 1873	166	83.127	163	81.627
Somit Abnahme in 1874	6	427	8	543

Nach Herkunft und Bestimmung vertheilen sich die in 1874 angekommenen und abgegangenen österreichisch-ungarischen Handelsfahrzeuge, wie folgt:

Herkunft	Schiffe	Tonnen	Herkunft	Schiffe	Tonnen
Antwerpen	1	332	Liverpool	1	712
Belfast	2	1.022	London	7	4.813
Bordeaux	46	21.201	Marseille	1	978
Bristol	13	8.813	Memel	6	2.010
Cork	10	5.146	Newry	2	801
Dover	1	353	Nurson	1	634
Dublin	5	2.157	Oran	5	1.571
Dünkirchen	6	2.422	Passage	4	2.545
Falmouth	2	798	Plymouth	1	370
Galway	2	657	Quebeck	1	559
Glasgow	2	2.668	Queenstown	1	412
Gloucester	16	7.729	Rochefort	2	594
Grinsby	1	1.307	Sligo	1	440
Havre	5	3.714	Southampton	1	377
Hull	1	973	Waterford	9	4.440
Limerik	4	2.612			

Bestimmung	Schiffe	Tonnen	Bestimmung	Schiffe	Tonnen
Alexandretta	4	1.583	Marseille	1	343
Alexandrien	10	4.405	Montevideo	1	387
Ancona	5	2.453	Odessa	8	5.307
Brindisi	1	332	Piräus	1	371
Cagliari	1	333	Point-de-Galle	1	906
Cap Verde (S. Vincente)	14	8.159	Pola	2	570
Castellamare	1	332	Port-Saïd	15	8.397
Combur	1	518	Salonich	1	422
Constantinopel	26	14.240	Singapore	2	1.773
Corfù	6	2.893	Smyrna	1	417
Gravosa	5	1.976	Syra	5	2.297
Hongkong	2	1.569	Taranto	1	334
Jamaica	3	1.647	Trapezunt	1	432
Kertsch	1	243	Triest	29	16.356
Lissa	1	430	Venedig	5	1.659

Der Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge lieferte in den Jahren 1868—1874 folgende Resultate:

Jahr	Einläufe		Abfahrten	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1868	183	91.006	177	90.204
1869	221	109.191	222	107.127
1870	203	103.463	206	104.261
1871	145	75.179	143	64.909
1872	191	98.911	194	102.559
1873	166	83.127	163	81.672
1874	160	82.700	155	81.084

Von den in 1874 beladen eingelaufenen 55 Schiffen kamen: 43 von 19.778 Tonnen aus Bordeaux mit 19.392 T. Holz; 5 von 1710 T. aus Memel mit 13.265 Stück Brettern, 206 Stück Stämmen und 2400 Stück Fassdauben; 5 von 1571 Tonnen aus Oran mit 954 T. Eisenerz und 674 T. Spartogras; 1 von 559 T. aus Quebeck mit

520 T. Holz; 1 von 358 T. aus Rochefort mit 2500 T. Holz. Der Werth der von diesen Schiffen hier gelöschten Ladungen betrug 306.975 fl. (gegen 404.286 fl. in 1873)

Die abgeseelten nationalen Schiffe exportirten 116.418 Tonnen Kohlen im Werthe von ca. 1,095.551 fl., was im Zusammenhalte mit dem Vorjahre, in welchem 160 Schiffe 93.128 Tonnen Kohlen für ca. 1,375.973 fl. verfrachtet haben, eine Zunahme der Menge um 23.290 Tonnen, dagegen eine Abnahme des Ladungswerthes um 280.422 fl. darstellt.

Die von den österreichisch-ungarischen Fahrzeugen erzielten Frachtpreise für Verschiffungen von Kohlen stellten sich im Durchschnitte wie folgt: Alexandretta 20 bis 23 s.; Alexandrien 17 s. 6 d. bis 29 s. 6 d.; Ancona 15 s. 6 d. bis 17 s.; Brindisi 19 s.; Cagliari 17 s.; Cap Verde 14—17 s.; Castellamare 17 s. 6 d.; Combur 18 s.; Constantinopel 14 s. 6 d. bis 19 s. 6 d.; Corfù 15 s. 6 d. bis 18 s. 6 d., Gravosa 15 s. 6 d. bis 21 s. 6 d.; Hongkong 34—39 s.; Jamaica 11—16 s.; Kertsch 18 s.; Lissa 17 s. 6 d.; Marseille 19 Francs; Montevideo 37 s. 6 d.; Odessa 14 s. 6 d. bis 18 s. 6 d.; Piräus 16 s. 3 d.; Point-de-Galle 35 s.; Pola 22 s. 6 d.; Port-Saïd 16 s. 6 d. bis 20 s.; Salonich 18 s.; Singapore 30—32 s.; Smyrna 17 s. 6 d.; Syra 14 s. bis 14 s. 6 d.; Taranto 18 s.; Trapezunt 23 s.; Triest 18 s. 3 d. bis 19 s. 6 d.; Venedig 17 s. 6 d. bis 19 s.

Der Schiffsverkehr unter nationaler Flagge in sämmtlichen Häfen dieses Consularbezirkes hat im Jahre 1874 folgende Ergebnisse geliefert:

Einläufe.

Häfen	Beladene		Leere		Auf Order		Gesammtzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Cardiff	55	23.976	105	58.724	.	.	160	82.700
Bristol	19	12.586	.	.	.	.	19	12.586
Dartmouth	.	.	.	.	1	428	1	428
Falmouth	.	.	.	.	72	34.676	72	34.676
Gloucester	17	8.221	.	.	.	.	17	8.221
Newport	10	3.953	31	14.629	.	.	41	18.582
Plymouth	7	2.616	.	.	10	4.786	17	7.402
Swansea	8	2.486	8	2.627	.	.	16	5.113
St. Mary (Scilly)	.	.	.	.	1	387	1	387
Zusammen	116	53.838	144	75.980	84	40.277	344	170.095
Dagegen in 1873	126	60.464	151	77.756	176	87.094	453	225.314

Abfahrten.

Häfen	Beladene		Leere		Auf Order		Gesammtzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Cardiff	155	81.084	.	.	.	.	155	81.084
Bristol	.	.	21	13.630	.	.	21	13.630
Dartmouth	.	.	.	.	1	428	1	428
Falmouth	.	.	.	.	72	34.676	72	34.676
Gloucester	.	.	22	10.684	.	.	22	10.684
Newport	40	25.727	.	.	.	.	40	25.727
Plymouth	.	.	8	2.621	10	4.786	18	7.407
Swansea	17	5.842	.	.	.	.	17	5.842
St. Mary (Scilly)	.	.	.	.	1	387	1	387
Zusammen	212	112.653	51	26.935	84	40.277	347	179.865
Dagegen in 1873	219	112.069	57	29.466	176	86.960	452	228.495

Im Jahre 1874 ist das österreichisch-ungarische Barkschiff „Diana“ bei Penzance verunglückt, ohne dass jedoch dabei der Verlust eines Menschenlebens zu beklagen gewesen wäre.

Unter den vielen Mineralproducten von Wales nimmt Blei eine erwähnenswerthe Stelle ein. Die jetzige Lage dieses Productionszweiges ist namentlich in Süd-Wales vielversprechend. Der Preis für Blei war im Jahr 1874 höher als je zuvor. Bei anhaltender Nachfrage wurde für eine Tonne der besten Sorte 24 L. 10 s. bezahlt.

Der kön. Bergwerksarchivar Robert Hunt sagt in seiner Montanstatistik, dass im Jahre 1874 in Grossbritannien 73.500 Tonnen Bleierze gefördert wurden, deren Erlös 1,263.375 L. für das Blei und 131.077 L. für das Silber betrug. In 1873 wurden 83.968 Tonnen Bleierze gefördert, und daraus Blei für 1,209.015 L. und Silber für 157.230 L. gewonnen, so dass im Jahre 1874, trotz der um 10.468 Tonnen geringeren Erzförderung, dennoch für die kleinere Menge Blei ein um 54.360 L. höherer Werth erzielt wurde, als in 1873. Daraus ergiebt sich deutlich, dass die Preise dieses Metalles in 1874 stetig (um $12^1/_2$ pCt.) gestiegen sind.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand und ihre Wirkung dürfte eine dauernde sein; namentlich fällt die regelmässige Zunahme der Bevölkerung und ihres Wohlstandes ins Gewicht. Dazu kommt, dass infolge der in den spanischen Bleigruben eingestellten Arbeiten die dortige Production abgenommen hat.

Die hohen Preise des Metalles sind Ursache, dass man bei Bauten vielfach an Stelle des Bleies Schiefer, Zink, Ziegeln u. s. w. verwendet, diese Surrogate haben sich jedoch in den meisten Fällen nicht bewährt.

Unter den Bleiminen von Wales steht die „Van-Grube“ obenan. Vor einigen Jahren wurde sie infolge richterlichen Urtheils um 40.000 L. verkauft, jetzt aber hat sie einen Werth von 1 Mill. Pfd. Stlg.

Die Arbeiten wurden daselbst 1849 begonnen, nach 2 Jahren aber wieder eingestellt. Bald darauf gingen diese Werke in die Hände einer Actiengesellschaft mit einem Betriebscapital von 60.000 L. über, deren Actien von 4 L. 5 s. auf 80 L. gestiegen sind.

Monatlich werden 450—500 Tonnen Bleierz gefördert, ausserdem noch 150 T. Blende, und die Einnahmen der Gesellschaft für verkaufte Erze betragen im Ganzen bereits 500.000 L. An Dividende sind schon 200.000 L. gezahlt worden, und man nimmt an, dass der jährliche Ertrag, wie er jetzt ist, noch auf 25 Jahre hinaus sich nicht verringern werde.

Neben den bekannten Bleigruben von Wales, als: „Darrens“, „Lisburne“, „Powell Consols“, „Minera“, „Cwm-Erfin“,“ „Goginan“, „Roman Guavels“, „Fankerville“ u. s. w., giebt es in der Nähe der „Van-Grube“ einige neuere Unternehmungen, von welchen das „Vie-Valley“-Bleigewerk in den Besitz einer bedeutenden Actien-Gesellschaft übergegangen ist, die sehr prosperirt.

Eine andere neue Grube liegt im Melindurthale und liefert bereits die beste Qualität von Blei. Man hofft in kürzester Zeit auf eine grosse Zunahme der Förderung bei gleichzeitiger Verringerung der Kosten, namentlich, wenn in nördlicher Richtung der berühmte Cwm-Erfin-Erzgang erreicht sein wird, der in einer benachbarten Grube eine sehr reichliche Ausbeute geliefert hat.

Eine neue Gesellschaft, die „Lanidloes-Lead-Mining Company“, hat sich Ende 1874 gebildet, um ein in der Nähe von Llanidloes gelegenes Bleibergwerk, dessen Erzgang demjenigen der „Van-Grube“ parallel laufen soll, zu erwerben und auszubeuten. Bereits vor einigen Jahren war diese Grube in Thätigkeit, wurde aber später, trotz ihres reichen Ertrages, aus Anlass von Streitigkeiten unter den damaligen Actionären wieder aufgegeben.

Die neue Gesellschaft, welche das Gewerk um einen mässigen Preis an sich gebracht und gleich in Thätigkeit gesetzt hat, schmeichelt sich, dass das Unternehmen gelingen werde, zumal das Bleierz dort von bester Qualität ist.

Erwähnung verdienen noch die „Grogvinion-Bleigruben", die in der Nähe von Oberistwith liegen und als sehr werthvoll gelten. Dieselben werden seit mehreren Jahren fast ununterbrochen ausgebeutet und liefern stets einen guten Ertrag, aber erst seit 10—15 Jahren drang man tiefer in den Boden ein und ein wissenschaftlich geleiteter Bau datirt erst vom Jahre 1868 her.

Seit jener Zeit sind alle nothwendigen Einrichtungen nach den besten Mustern hergestellt worden. Der Fluss Ystwith liefert eine Wasserkraft, die sämmtliche Maschinen in Bewegung setzt. Der Canal ist über eine Meile lang und wenige Gruben erfreuen sich eines so reichlichen und billigen Motors wie diese Werke, welche eine Grundfläche von 1 Quadratmeile einnehmen. Ihr „Berg" liegt 900 Fuss über dem Flusse und sämmtliche Gänge befinden sich über dem Wasserspiegel.

Es dürfte viele Jahre erfordern, um das blossgelegte Erz zu entfernen, aber auch unter dem Wasserspiegel sollen, gleichwie in anderen Gruben des Bezirkes, noch reiche Erzlager vorhanden sein. Sehr wichtig scheint es zu sein, dass in einem 12 Faden unter dem Adit befindlichen Gange, der bisher kein Erz lieferte, jetzt ein reichlicher Ertrag erzielt wird.

Der Betrieb soll daselbst nach allen Regeln der Wissenschaft geleitet sein, und die Förderung von nur 3 Gängen nicht nur hinreichen, um alle Unkosten zu decken, sondern noch einen kleinen Gewinn abwerfen. Gegenwärtig liefert das Werk pr. Monat 50 Tonnen Erz, welches im October 1874 zu 14 L. 5 s. und im November zu 14 L. 6 s. pr. Tonne verkauft wurde.

In keinem der Bergwerke dieses Bezirkes ist im Jahre 1874 ein bedeutenderes Unglück vorgekommen. Wohl haben sich hie und da, wie es in einem so ausgedehnten Bergwerksdistricte fast unvermeidlich ist, einzelne Unfälle ergeben, niemals jedoch eine jener schrecklichen Katastrophen, wie sie in früheren Jahren nur zu häufig eintraten und zahlreiche Menschenleben dahin rafften.

Diese günstigen Verhältnisse dürften theilweise der Einführung verbesserter Bergbaugesetze, theilweise auch der strengeren Oberaufsicht zuzuschreiben sein.

Nachstehende Tabelle giebt die Anzahl der Todesfälle, die in den Kohlenminen von Süd-Wales und Monmouthshire seit dem Jahre 1844 stattgefunden haben:

Kohlenminen	Jahr	Todesfälle
Dinas	1844	12
Upper Duffryn	1845	29
Lletty Shenkin	1849	52
Middle Duffryn	1850	13
„ „	1852	65
Risca	1853	10
Cwmafan	1856	12
Blaina (alte Grube)	1856	11
Cymmer (Rhondda Valley)	1856	114
Cwmtillery (Tir Nicholas)	1857	13
Lower Duffryn	1858	19
Bryn-Du	1858	12
Lower Duffryn	1860	12
Risca (Black Vein)	1860	142
Blaengwawr	1861	13
Gethin (Merthyr)	1862	47
Morfa (Taibach)	1863	39

Kohlenminen	Jahr	Todesfälle
Tredegar	1865	26
Gethin (Merthyr)	1865	34
Ferndale	1867	178
„	1869	53
Pentre	1871	22
Zusammen		928

Die 1874er Ernte dieses Bezirkes kann im Allgemeinen als eine befriedigende bezeichnet werden, wenn auch manche Uebelstände sich geltend machten. Der ungewöhnlich trockene Sommer war dem Weizen günstig und die Ernte fiel gut aus. Der Ertrag auf schwerem Boden war in der That, sowohl was Qualität als Quantität betrifft, ausgezeichnet; auf leichtem Boden war wohl die Qualität ebenfalls gut, dagegen der Ertrag etwas geringer.

Frühgerste lieferte eine zufriedenstellende Ernte; diejenige von Spätgerste war infolge des trockenen Wetters minder gut, jedoch die Qualität befriedigend. Der Schnitt ging unter den günstigsten Umständen vor sich und das Stroh liess nichts zu wünschen übrig.

Erbsen, Hafer und Bohnen lieferten einen guten mittleren Ertrag; die Ernte fand am Schlusse der von Mai bis Juli andauernden Trockenheit statt. Anfangs August fielen einige schwere Regen, welche den Landwirth für seine Kohlernte fürchten liessen, den Wurzelgewächsen aber trefflich zu Statten kamen. Letztere lieferten einen guten Mittelertrag.

Das Erntewetter war prächtig, in mehreren Fällen wurde das Korn am Tage nach dem Schnitt eingeheimst. Infolge der Lohnstreitigkeiten zwischen den Landwirthen und ihren Arbeitern wurden landwirthschaftliche Maschinen häufiger als in früheren Jahren angewendet. Die Preise des Heu hielten sich trotz des günstigen Ertrages der Nachmahd fest, und ebenso war es auch bezüglich derjenigen für Schlacht- und Stechvieh.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Dünkirchen im Jahre 1875.

Dünkirchen. Im Jahre 1875 sind hier unter österreichisch-ungarischer Flagge 13 Segelschiffe von 4829 Tonnen angekommen, gegen 23 Schiffe von 11.745 Tonnen im Jahre 1874. Die darnach sich ergebende Abnahme um 10 Schiffe und 6916 Tonnen wurde hauptsächlich durch die Stockung in der Getreideeinfuhr, sowie durch die Concurrenz der Dampfer bei dem Waarenimport im Allgemeinen hervorgerufen.

Ein einziges der eingelaufenen nationalen Fahrzeuge fand hier Rückfracht, indem es Zucker in Säcken mit der Bestimmung nach England lud; alle anderen gingen von Dünkirchen in Ballast ab, u. z.: 1 nach New-York, die übrigen nach englischen Kohlenhäfen.

Nationale und fremde Flagge zusammengenommen, zählte man hier im letztverflossenen Jahre 2082 beladen angekommene Schiffe von 558.571 Tonnen, gegen 2033 Schiffe von 504.407 T. in 1874, sonach um 49 Schiffe und 54.164 T. mehr.

In der Anzahl der Schiffsmannschaft zeigt sich eine wesentliche Zunahme (43.467 gegen 32.225 Köpfe), welche der fortschreitenden Ausdehnung der Dampfschifffahrt beizumessen ist.

Ein österreichisch-ungarischer Küstenfahrer brachte eine Probeladung Fassdauben aus Fiume; allein diejenigen, welche dieses Geschäft unternahmen, sind weit entfernt, sich deshalb Glück zu wünschen, indem die Waare selbst zu einem Preise, der demjenigen des Herkunftsortes gleichsteht, nur schwer Absatz findet. Dass ein solches Misslingen nichts weniger als ermuthigend zu ferneren Versuchen wirke, ist selbstverständlich.

Die Händler mit Eichen- und Tannenholz haben voriges Jahr ihren Bedarf von den Ostseehäfen und aus Skandinavien bezogen; weder aus Amerika noch von anderwärts trafen derlei Hölzer ein.

Die Anzahl der in 1875 eingetroffenen Schiffsladungen der bezeichneten Art betrug 138, gegen 169 in 1874, 198 in 1873 und 172 in 1872. Diese namhafte Verminderung erklärt sich einerseits durch die hohen Preise der Hölzer an den Productionsorten, anderseits durch die Abnahme der Bauten.

Die Zufuhr von Cerealien beschränkte sich auf verhältnissmässig geringe Mengen, weil noch von der 1874er Ernte bedeutende Vorräthe unverkauft lagerten. Sehr namhaft gestaltete sich dagegen der Import von Oelkörnern, die grösstentheils vom Schwarzen Meer und aus Italien kamen, und vorherrschend mittels Dampfern nach Dünkirchen gebracht wurden.

Auch die Einfuhr aus Algerien, bestehend in Gerste, Schafwolle, Pflanzenfasern, Tabak und ähnlichen Producten, wird ziemlich ausschliesslich durch Dampfer vermittelt. Schafwolle aus der Levante bringen derlei Fahrzeuge entweder in voller Schiffsladung oder zusammen mit anderen Gütern, die sie in den einzelnen Anlaufshäfen zur Verfrachtung erhalten.

Der Import von peruanischem Guano und Chilisalpeter hat sich forterhalten, wie in früheren Jahren; und auch wie sonst, haben zunächst die französische, englische, schwedisch-norwegische, italienische und amerikanische Flagge sich in diesen gewinnbringenden Verkehr getheilt, während die österreichisch-ungarischen Kauffahrer demselben nach wie vor fernblieben.

Für den Stockfischfang in Island wurden voriges Jahr 120 Fahrzeuge mit 10.289 Tonnen Tragfähigkeit und 1854 Köpfen Bemannung ausgerüstet. Das Erträgniss fiel gut aus und Preise waren bei lebhafter Nachfrage aus dem südlichen Frankreich fortwährend hoch. Die Fischer sehen sich dadurch in ihrem Betriebe ermuthigt, und werden nächstes Jahr gleich zu Ende Februar sich auf den Fang begeben.

Die jährlich sich steigernde Schifffahrtsbewegung in diesem Hafen und die Thätigkeit, welche bei den Schiffsausrüstungen für den Kabeljaufang zu Tage tritt, muss natürlich auch auf die Handelsoperationen Dünkirchens ihre Rückwirkung äussern; und diese sind, im Ganzen genommen, in der That beachtenswerth.

Die Flachs- und Jutespinnerei behauptet sich nicht ohne Mühe in dem Kampfe gegen die Ueberspannung der Preise des Rohstoffes, der im Jahre 1875 nur in geringer Menge gewonnen wurde.

Die Creditverhältnisse ruhen sowohl hier, als überhaupt im Norddepartement auf gesunder und fruchtbringender Grundlage, und werden ausserdem durch die ansehnliche Thätigkeit der Generalmagazine in hohem Grade begünstigt.

Das Arrondissement von Dünkirchen hatte voriges Jahr eine über dem Durchschnitte stehende Getreideernte; die Kartoffeln wurden wieder von der Krankheit befallen.

Da der Graswuchs durch die im Frühjahr herrschende grosse Trockenheit empfindlich geschädigt wurde, fehlte es vieler Orten an der für das Vieh erforderlichen Nahrung, so dass die Landwirthe häufig sich genöthigt sahen, ihre Thiere zu Spottpreisen hintanzugeben.

Ein Ersatz hiefür bot sich in einer äusserst ergiebigen Runkelrübenernte, welche den Bedarf der Zuckerfabriken weitaus übersteigt. Von mancher Seite wird die Ansicht

geäussert, dieser Ueberfluss könne sehr schlimme Folgen nach sich ziehen, namentlich wenn man die schwierige Lage bedenke, in der sich der Handel mit Rübenzucker und derlei Spirituosen befindet. Man weist darauf hin, dass eine grosse Anzahl Zuckerfabriken im Norddepartement zu arbeiten aufgehört haben, und dass die übrigen ihren Betrieb unter den schlimmsten Verhältnissen fortsetzen, deren man sich zu entsinnen wisse. Die Zuckerindustrie mache eine höchst bedenkliche Krisis durch, und es sei vorherzusehen, dass die eben zu Ende gehende Campagne einen verderblichen Abschluss finden werde.

Der Vorrath an Zucker und Spiritnosen scheint jedenfalls sehr beträchtlich zu sein, und eine grosse Menge Runkelrüben dürften sich noch unverkauft in den Händen der Erzeuger befinden. Was davon Absatz findet, erzielt nur erbärmliche Preise als Viehfutter, sogar mit der Bestimmung nach England.

Uebrigens hat sich für Rübenzucker eine neue Absatzquelle eröffnet, indem voriges Jahr mehrere Ladungen davon nach Russland exportirt wurden. Anderseits war der Begehr nach diesem Artikel aus England schwächer als in früheren Jahren.

Schifffahrts- und Handelsverhältnisse von Norwegen im Jahre 1874.

Christiania. Das Jahr 1874 ist für die wichtigste Erwerbsquelle Norwegens, den Ackerbau, nicht das günstigste gewesen. In den meisten Gegenden wurden die Anfangs gehegten besonders guten Hoffnungen auf eine reiche Ernte getäuscht.

Der Sommer war nämlich aussergewöhnlich trocken, so dass die Frucht nur schwach und dünn ausfiel. Das Heu konnte zwar unter guten Witterungsverhältnissen eingebracht werden und die Qualität war demzufolge überall gut, die gewonnene Menge war aber sehr gering.

Nach Beendigung der Heuernte trat andauerndes Regenwetter ein, und die dünnen Aecker wurden wieder üppig; der Regen wollte aber nicht aufhören, und obwohl das Einernten des Getreides so lange als möglich hinausgeschoben wurde, kam doch sehr wenig davon in befriedigendem Zustande unter Dach und die Qualität war daher im Allgemeinen nicht gut.

Das Erträgniss an Wurzelgewächsen fiel im Allgemeinen ebenfalls nur mittelmässig aus, so dass die Bodenproduction des Jahres 1874 im Ganzen genommen nur als eine mittlere bezeichnet werden kann.

Die Viehzucht gelang überall gut. Dieser Zweig der nationalen Betriebsthätigkeit gewinnt jährlich an Umfang und Bedeutung, da man zu der Ueberzeugung gelangte, dass sich die örtlichen Verhältnisse für denselben besonders gut eignen und dass die darauf verwendete Arbeit, sowie das darin angelegte Capital gute Erfolge bieten, wenn nur die Sache in der richtigen Weise betrieben wird.

Die reichen Weiden der Hochgebirge sind immer dieselben, aber die Behandlung der Milch hat eine grosse Veränderung erlitten. In allen Theilen des Landes werden jetzt Meiereien errichtet, an welche die Bauern ihre Milch verkaufen, und die Fortschritte im Verkaufswerthe der Molkereiproducte des Landes sind sehr zufriedenstellend. So ist z. B. norwegische Butter ein gesuchter Artikel auf dem englischen Markte geworden, obwohl bis jetzt nur ganz kleine Mengen davon exportirt werden konnten. Neuerer Zeit ist in Hamar eine grosse Milchcondensirungsfabrik angelegt worden, deren Erzeugniss theilweise auf den Export, hauptsächlich aber auf die Verpro-

viantirung der grossen Handelsflotte des Landes berechnet ist. Die Fabrik hat unter guten Auspicien ihre Wirksamkeit begonnen.

Von den grossen Fischereien war der Dorschfang in Lofoten nicht so günstig wie gewöhnlich; da jedoch für diese Fischgattung hohe Preise am Platze bezahlt wurden, so erzielten die Fischer einen ansehnlichen Gewinn.

Die Dorschfischerei in Finnmarken war besser und erreichte vielleicht zum ersten Male die Menge derjenigen in Lofoten, nämlich 18—20 Mill. Stück.

Die früheren grossen Frühlingshäring-Fischereien sind jetzt so gut wie ganz verschwunden, und man hält es nicht länger für nöthig, über dieselben die sonst stattgefundene jährliche Aufsicht zu führen. Diese Fischerei hat aber stets ihre grossen Perioden gehabt und vielleicht nach 12—20 oder mehr Jahren wird sich der Häring wieder in grossen Massen auf den früheren Laichplätzen einfinden.

Für diesen Fang hat übrigens das Land in bedeutenden Sommer- oder Fetthäring-Fischereien in den nördlichen Districten, welche auch im Jahre 1874 ganz gut gelangen, einen reichen Ersatz gefunden.

Im Ganzen genommen, erzielten die Fischer ein mittleres Erträgniss; dagegen gestaltete sich der Export in Fischereiproducten nicht sehr vortheilhaft. Am besten erwiesen sich die diesfälligen Resultate in Klippfischen und getrockneter Waare, indem hierin der Umsatz zu ganz guten Preisen stattfand.

Von Thran sind ebenfalls ziemlich grosse Mengen exportirt worden, die Preisverhältnisse der ausländischen Märkte waren aber nicht befriedigend, und besonders die minderen Qualitäten wurden im Laufe des Jahres immer schlechter bezahlt.

Der Umsatz in Grosshäringen war günstiger, in Fetthäringen aber nicht sehr lohnend, hauptsächlich weil die Märkte mit kleineren Marken, welche schwer und nur zu verlustbringenden Preisen sich realisiren liessen, überfüllt waren.

Die Eismeer-Expeditionen nach Jan Moyn, Spitzbergen und Novaja-Semlja zum Fange von Seehunden etc. haben wenig günstige Resultate geliefert. Vom südlichen Norwegen aus war namentlich die Ausrüstung von Dampfschiffen sehr gross, die Ausbeute entsprach aber nicht den Erwartungen, zum Theil weil grosse Mengen des Fanges aus ganz kleinen und ziemlich werthlosen Seehunden bestanden.

Dieser Umstand hat indessen die Aufmerksamkeit nicht nur der bei dem Betriebe Interessirten, sondern auch des Publicums im Allgemeinen auf die Nothwendigkeit tractatmässiger Schutzbestimmungen gelenkt, und einige norwegische Schiffsrheder haben die Initiative ergriffen und den an den Eismeer-Expeditionen theilnehmenden in- und ausländischen Firmen anheimgestellt, den Fang rationell zu betreiben. Es ist auch zu erwarten, dass in dieser Richtung demnächst ein internationaler Vertrag zu Stande kommen wird.

Für die Forstwirthschaft und den Holzhandel begann das Jahr 1874 unter sehr günstigen Umständen. Die hohen Preise des Vorjahrs blieben noch behauptet, und sowohl alte Bestände, als auch das, was an neuer Waare frühzeitig zur Verschiffung gelangte, wurde zu diesen Preisen realisirt.

Dann trat aber plötzlich ein starker Rückgang ein, begleitet von einer vollständigen Abgeneigtheit, zu kaufen, besonders was die wohlfeileren Sorten von Planken und Brettern betrifft.

Dieser Zustand, der zunächst durch Ueberfüllung des Marktes, und zwar theils von den nördlichen Ländern, besonders aber von Amerika, hervorgerufen wurde, veranlasste die grossen norwegischen Holzexporteure, im Allgemeinen nur die besseren veredelten Qualitäten, welche von dem Preisfalle nicht viel zu leiden hatten, zu verschiffen und die minderen Sorten einzulagern.

Die früheren hohen Preise hatten indessen die Forstbesitzer veranlasst, ihre Waldungen stärker wie gewöhnlich anzugreifen, und so kamen im Laufe des Jahres 1874 grosse Mengen Holz nach den Häfen zur Verschiffung. Viel davon ist auch trotz

der später eingetretenen schlechten Conjuncturen zur Ausfuhr gelangt, wird aber kaum viel Gewinn gebracht haben. In Christiania allein kamen 66.000 Commerzlasten Holzwaaren zur Verladung (gegen 57.000 Comm.-Lasten in 1873).

Der Bergwerks- und Hüttenbetrieb war so ziemlich stabil. Der einzige Zweig, welcher einen bedeutenderen Aufschwung erfuhr, ist die Nickelproduction. Sowohl die Gewinnung des Erzes, als auch das Schmelzen desselben im Lande selbst hat zugenommen.

Die hohen Preise, welche für dieses Metall in 1873 bezahlt wurden, erlitten wohl Anfangs 1874 einen bedeutenden Rückgang, sind aber später wieder merklich gestiegen, so dass selbst solche Werke, die mehrere Jahre lang ausser Betrieb gewesen, wieder in Thätigkeit gesetzt werden konnten.

Die Eisenproduction, welche in 1872 und 1873 unter dem Einflusse hoher Preise sich bedeutend gesteigert hatte, war im Jahre 1874 dem Drucke ungünstiger Verhältnisse ausgesetzt, welche eine Beschränkung derselben zur Folge hatten.

Für Kupfer gestalteten sich die Conjuncturen besser und wurde in mehreren alten Gruben der Betrieb wieder aufgenommen.

Die Fabrikindustrie Norwegens hat im Jahre 1874 unter guten Verhältnissen gearbeitet, insbesondere derjenige Theil derselben, dessen Erzeugnisse hauptsächlich auf den inländischen Verbrauch berechnet sind, wozu die befriedigende ökonomische Lage sowohl des Fabrikanten als auch des Consumenten entscheidend mitwirkte.

Der erstere sah sich in Stand gesetzt, alle zeitgemässen Verbesserungen und Erweiterungen vorzunehmen, und seine Fähigkeit, selbstständig zu arbeiten, ohne des Schutzes begünstigender Zollsätze zu bedürfen, die theils ganz aufgehoben, theils herabgesetzt wurden, hat sich gehoben.

Besonders glücklich arbeiteten Spinnerei und Weberei, die jetzt auch mit Vortheil zu exportiren angefangen haben. So wurde z. B. in 1874 über Christiania ca. $^1/_2$ Mill. Pfd. Baumwollgarn, 300.000 Pfd. Schafwoll- und 750.000 Pfd. Leinenwaaren oder ungefähr das Doppelte von 1873 nach Schweden und Dänemark ausgeführt.

Auch der Betrieb der Glashütten, Ziegeleien, Bierbrauereien etc. war sehr lohnend. Das Exportgeschäft der letzteren erlitt zwar eine Einbusse (über Christiania wurden 2,129.400 Maas, gegen 2,836.800 Maas im Vorjahre, versendet); dagegen war der inländische Verbrauch um so grösser und alle Bestände wurden geräumt.

Infolge dieser günstigen Umstände und vielleicht auch, weil der Unternehmungsgeist im Lande sich lebhafter entfaltet, sind in 1874 viele neue industrielle Anlagen entstanden, von denen hier vorzugsweise Glashütten zur Erzeugung ordinärer Waare, Bierbrauereien, Fabriken für Metallwaaren, Ackerbaugeräthe, Papier, Zündhölzchen und chemische Producte Erwähnung verdienen.

Für die Schifffahrt, nach dem Ackerbau die wichtigste Erwerbsquelle des Landes, war das Jahr 1874 ein mittleres oder vielleicht ein wenig besser. Die Frachtgüter, welche den grössten Theil der norwegischen Handelsmarine beschäftigen, nämlich Holz von Norwegen, der Ostsee und Canada, sowie Kornfrüchte und Petroleum von den Vereinigten Staaten, eröffneten mit sehr befriedigenden Notirungen und haben zweifelsohne in der ersten Hälfte des Jahres ein nicht unbedeutendes Erträgniss geliefert.

Dann trat aber ein Umschlag ein. Infolge der weichenden Holzpreise und anderer mitwirkender Ursachen fielen die Frachtpreise für Holz ziemlich schnell und erreichten im Laufe des Herbstes ein Minimum, was eine grosse Anzahl norwegischer Schiffe veranlasste, in anderer Richtung Beschäftigung zu suchen.

Dieser Umstand, in Verbindung mit den guten Ernteaussichten in Europa, musste nothwendigerweise auf die Frachtnotirungen von Nordamerika eine erschlaffende

Wirkung ausüben, wozu übrigens auch eine ungewöhnlich grosse Concurrenz seitens der österreichisch-ungarischen und italienischen Flagge beitrug.

Die Frachten von Ostindien und dem Stillen Ocean hielten sich ziemlich stabil und gewährten in den meisten Fällen sicherlich einen bedeutenden Ueberschuss.

Der Kauf alter Schiffe in ausländischen Häfen ist in 1874, trotz der Erfahrungen aus früheren Jahren, in grossem Umfange fortgesetzt worden. Solche Schiffe, die ein billiges Betriebscapital repräsentiren, können unter guten Conjuncturen für die Holzfrachten mit grossem Vortheil Verwendung finden; unter Umständen jedoch, wie die des Jahres 1874, müssen sie entweder unthätig bleiben oder in anderen Branchen beschäftigt werden, wo sie zu häufig für Rheder oder Assecurateure Verluste herbeiführen.

Anders ist es mit Eichenschiffen aus den norditalienischen Häfen, von welchen in 1874 eine nicht unbedeutende Anzahl für norwegische Rechnung gekauft und bestellt wurde; dieselben scheinen stark, dauerhaft und gut segelnd zu sein.

Auch in Norwegen selbst sind, wie gewöhnlich, viele neue Schiffe gebaut worden. Ein Bericht des norwegischen Lloyd für 1873 beziffert die Garantiesumme dieser Gesellschaft wie folgt:

1861	für	521	Schiffe	und	Antheile	2,566.675	Speciesthaler
1871	„	651	„	„	„	3,794.887	„
1872	„	694	„	„	„	4,112.666	„
1873	„	798	„	„	„	5,033.888	„
1874 (bis 1. Dcbr.)	„	?	„	„	„	6,376.213	„

In den vom belgischen Bureau „Veritas“ herausgegebenen Generalregister für 1874 erscheint die norwegische Handelsmarine, was die Tragfähigkeit ihrer Schiffe anbelangt, als die dritte im Range, indem die britische mit 8,400.000 Tonnen, die nordamerikanische mit 2,950.000, die norwegische mit 1,400.000, die italienische mit 1,319.000 Tonnen u. s. w. ausgewiesen ist.

Wird jedoch nicht blos nach der Tragfähigkeit, sondern auch nach der Beschaffenheit der Fahrzeuge gerechnet, in welcher Hinsicht 1 Dampfschiff gewöhnlich 3 Segelschiffen gleich ist, dann tritt Norwegen in der Reihenfolge der einzelnen seefahrenden Nationen auf den fünften Platz zurück.

Der Importhandel Norwegens ist in 1874 verhältnissmässig sehr bedeutend gewesen, was die Zolleinnahmen am besten zeigen. Dieselben betrugen nämlich 1872 ca. 3 Mill. Speciesthaler, 1873 etwa 3½ Mill. und haben 1874, trotz beständiger Verringerung der Zollsätze, 4,200.000 Spcsthlr. erreicht.

Die ökonomische Lage und folglich die Consumtionsfähigkeit des Landes war besser als vorher, und mit Ausnahme von Kaffee, welcher aus bekannten Ursachen nur in der zum Verbrauche absolut nothwendigen Menge importirt wurde (nach Christiania 4,809.400 Pfd., gegen 9,276.900 Pfd. in 1873), erfuhren so ziemlich alle Import-Artikel eine Zunahme oder haben sich jedenfalls doch auf dem früheren Standpunkte behauptet.

Von Branntwein und Spiritus war die Einfuhr aussergewöhnlich gross, wahrscheinlich infolge der hierlands in 1873 missglückten Kartoffelernte. Christiania importirte 3,705.000 Pfd., gegen 1,223.300 Pfd. in 1873, und das Zollerträgniss von diesem Artikel bezifferte sich für ganz Norwegen auf 650.000 Spcsthlr., gegen durchschnittlich 230.000 Spcsthlr. in früheren Jahren.

Von Glas und Glaswaaren (besonders Bouteillen für den Export) wurde das Doppelte der gewöhnlichen Menge eingeführt; speciell nach Christiania 2,613.800 Pfd., gegen 1,279.200 Pfd. in 1873. Von Eisen und Eisenwaaren hatte dieser Hafen einen Import von 27,845.000 Pfd., gegen 9,697.000 Pfd. im Vorjahre.

Die Einfuhr von Leinenwaaren hat sich verdoppelt; dies steht aber nicht nur mit dem Wohlstande der Bevölkerung, sondern auch mit der früher erwähnten Ausfuhr dieser Waaren nach Schweden und Dänemark in Verbindung.

Die Grösse der Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn nach Norwegen lässt sich leider nicht bestimmen, indem die betreffenden Güter fast ausnahmslos durch zweite Hand oder über Hamburg und die Ostseehäfen hieher gelangen und in den amtlichen Listen als von jenen Plätzen importirt erscheinen.

Es ist übrigens eine bekannte Thatsache, dass viele österreichisch-ungarische Indnstrieerzeugnisse hier einen bedeutenden Absatz finden, und dass dieser Absatz namentlich seit den letzten Jahren in steter Zunahme sich befindet. Ausser Mehl, Wein, Liqneuren, Manufacturen, Glas-, Galanterie- und Kurzwaaren etc., die schon lange ans Oesterreich-Ungarn bezogen werden, ist jetzt auch mit der Einfuhr von Hopfen aus Böhmen, Tabak aus Ungarn, Früchten aus Oesterreichisch-Schlesien etc. der Anfang gemacht und sollen diese Versuche befriedigend ansgefallen sein.

Der Geldmarkt war nicht durch Anlehensoperationen gedrückt. Die vom Storthing zu Eisenbahnbanten beschlossene Staatsanleihe von 5 Mill. Speciesthaler wurde im Juni 1874 von einem ausländischen Consortium übernommen und hat wahrscheinlich nnr sehr wenig den hiesigen Geldmarkt berührt. Sie wurde zu dem verhältnissmässig vortheilhaften Course von 97 ¹/₂ pCt. netto für 4 ¹/₂-pCt.-Obligationen geschlossen, ein erfreulicher Beweis für den Credit, welchen die norwegischen Finanzen überall geniessen. Diese Obligationen haben hier einen Cours von 99 ¹/₄ und werden anf den ausländischen Märkten mit 99 ¹/₄—100 bezahlt.

Infolge der guten ökonomischen Verhältnisse der letzten Jahre sind nicht unbedeutende Beträge von norwegischen Staatspapieren auf den ausländischen Geldbörsen für norwegische Rechnung gekauft worden, und dies hat sicherlich dazu beigetragen, den Cours dieser Papiere zu stützen.

Der Disconto hat sich im Jahre 1874 anf 4 ¹/₂ nnd 5 pCt. gehalten und es ist kein Mangel an Capital verspürt worden. Die Wechselcourse stiegen aber im Laufe des Jahres sehr hoch, theils infolge der in der Schifffahrt während der letzten Jahreshälfte eingetretenen Stocknng und des daraus resultirenden Ausbleibens der gewöhnlichen Frachtrimessen, theils auch infolge eines gewissen Druckes von den ausländischen Geldmärkten, wo der Kampf über die verringerten Geldvorräthe der Banken Unsicherheit und Erhöhung des Bankdisconto's hervorrief. Aus der norwegischen Bank ist auch Gold nach England gegangen und in Sterlingwechseln zn hohen Coursen eingezogen worden.

Die Bruttoeinnahmen der norwegischen Eisenbahnen haben im Jahre 1874 diejenigen von 1873 um beinahe 100.000 Spcsthlr. oder ungefähr 10 pCt. überstiegen. Die Länge der bereits im Betriebe stehenden Bahnen betrug zu Ende 1874 44·3 norwegische Meilen (1 norweg. Meile = 36.000 Fuss). Zwei neue Linien: Stóren-Róros mit 9·8 Meilen und Rena-Koppang mit 5·9 Meilen, waren der Vollendnng nahe; im Bau erst begonnen befanden sich die Strecken: Róros-Koppang mit 12·6 Meilen; Drontheim-Reichsgrenze mit 9·2 Meilen; Ekersund-Stavanger mit 7·5 Meilen; Christiania-Fredriksstad-Fredrikshald mit 15·1 Meile und die innere Linie der Smoolens-Bahn mit 7·2 Meilen, zusammen also 51·6 Meilen, wodurch sich die Gesammtlänge des norwegischen Eisenbahnnetzes auf 111·6 Meilen erhöht.

Eine königliche Commission wurde mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zu einem vollständigen Eisenbahnnetze für das ganze Land betraut, und es steht in Aussicht, dass sie die Anlage von neuen Bahnlinien in einer Gesammtlänge von 200 norwegischen Meilen vorschlagen werde.

Handel und Schifffahrt von Antwerpen im Jahre 1875.

Antwerpen. Im letztvergangenen Jahre blieb der Handel abermals unter dem Drucke der jeglichen Vertrauens entbehrenden Verhältnisse gelähmt. Derselbe war schleppend und namentlich für Importeure verlustbringend.

Auch der Export lieferte wenig ermuthigende Resultate, was den schweren Krisen in Mexico und Südamerika zugeschrieben werden muss. Fast sämmtliche Artikel erlitten einen grösseren Rückgang und nur wenige konnten sich bis zum Schlusse des Jahres wieder etwas erholen.

Die Bewegung im hiesigen Hafen stand zwar derjenigen des Vorjahres wenig nach, indessen mussten die Rheder die Frachten mehr und mehr ermässigen, um nur eine Ladung zu bekommen, wobei sie freilich kaum mehr einen Gewinn zu erzielen vermochten.

Die Geldverhältnisse waren im Allgemeinen zufriedenstellend und der Discont betrug $2\frac{1}{2}$—4 pCt.

Das Wetter war günstig. Von grösseren Stürmen blieb die hiesige Gegend ziemlich verschont, und war auch die Schifffahrt nur einige Tage hindurch für Segelfahrzeuge geschlossen, während die Dampfer stets unbehindert verkehrten.

Die Gesammtzahl der eingelaufenen Schiffe betrug 4267 von 2,146.797 Tonnen, hat somit gegen das Vorjahr mit 4456 Ankünften von 2,057.522 Tonnen um 189 Schiffe abgenommen, während gleichzeitig die Tragfähigkeit um 89.275 Tonnen stieg.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge hat folgender Verkehr von Segelfahrzeugen stattgefunden:

	1875		1874	
	Schiffzahl	Tonnen	Schiffzahl	Tonnen
Einlauf	26	12.884	38	19.546
Auslauf	21	10.740	36	19.051
Zusammen	47	13.624	74	38.597

Die Einläufe fanden in beiden Jahren in Ladung statt. Unter den in 1875 abgegangenen Schiffen befanden sich 17 unbeladene von 9153 Tonnen, gegen 19 von 10.315 Tonnen im Vorjahre. Ein nationales Fahrzeug von 332 Tonnen wurde voriges Jahr hier verkauft.

Mit Rücksicht auf Herkunft und Bestimmung vertheilen sich die in 1875 beladen ein- oder ausgelaufenen österreichisch-ungarischen Handelsschiffe wie folgt:

Ankünfte			Abfahrten		
Schiffe	Tonnen	Herkunft	Schiffe	Tonnen	Bestimmung
6	2779	Türkei	1	316	Triest
2	736	Griechenland	1	353	Küste von Afrika
2	1169	Britische Besitzungen in Asien	1	586	Vereinigte Staaten
5	2147	Italien			
3	981	Algier			
1	369	Aegypten			
4	3221	Vereinigte Staaten			
3	1482	Russische Häfen im Schwarzen Meer			

Die grossen Ernten des Jahres 1874 und die während desselben eingetroffenen bedeutenden Zufuhren verfehlten nicht ihren Einfluss auf das letztverflossene Jahr.

Die Preise gaben fortwährend nach und die Sendungen blieben weit hinter denen von 1874 zurück.

Die Ernte war auch in Belgien glänzend ausgefallen und stellte dem einheimischen Consum eine grössere Quantität inländischer Frucht zur Verfügung. Da die Importeure diese Thatsache vorsichtigerweise in Betracht zogen, so blieben die Zufuhren verhältnissmässig gering, und wurde dadurch die Anhäufung grosser Bestände vermieden.

Im Jahre 1875 fiel die Ernte bedeutend schlechter aus, und stiegen Preise auf die ersten Nachrichten im Juni hin, denen sich noch beunruhigende Berichte aus dem Auslande beigesellten. Erst infolge der späteren grossen Anbote aus Dänemark, Deutschland und Russland gaben die Preise wieder etwas nach.

Am Schlusse des Jahres war das Geschäft äusserst still, und litt unter dem Drucke der Meldungen über grosse Bestände an allen Hauptplätzen Europa's.

Die Einfuhr von Gerste entspricht noch am meisten derjenigen vom Vorjahre; ausserdem wurde eine grössere Quantität von russischem Hafer eingeführt.

In Rübsamen wurde weniger umgesetzt, da die Ernte der zwei letztverflossenen Jahre in ganz Europa nur sehr mittelmässig ausfiel, und sich der Import demgemäss auf kleinere Partien beschränken musste.

Die sonst so bedeutenden Quantitäten ungarischer und norddeutscher Saat wurden diesmal zum Theile durch indische Waare ersetzt, von welcher überhaupt von Jahr zu Jahr mehr an den hiesigen Markt kommt.

Der Anbau der Rapspflanze wurde in den letzten Jahren sehr eingeschränkt. Die Verwendung hat durch die Verdrängung des Rüböls einen wesentlichen Abbruch erlitten und werfen die jetzt bezahlten Preise nicht mehr den früheren Gewinn ab.

Zu Anfang des Jahres befand sich hier noch ein grösserer Vorrath alter Rübsaat, welcher indessen bald zu steigenden Preisen vergriffen wurde. Von ungarischer Saat trafen im Herbst einige Partien ein, welche zu guten Preisen schnell Käufer fanden. Der Artikel stieg von 31 auf 38 Francs.

Leinsamen wurde in grösseren Posten namentlich aus Südrussland importirt, während der Norden weniger einführte. Es sammelten sich grosse Bestände und gaben die Preise nach, so dass die Fabrikanten trotz der niedrigen Oelpreise gut arbeiten konnten.

Zu Ende September zogen jedoch die Preise wieder etwas an, da die Mühlen gut beschäftigt waren. Am Schlusse des Jahres notirte man 36 Francs, gegen $32\frac{1}{2}$ Francs im August.

Der Import von Oelsaaten bezifferte sich im Jahre 1875 wie folgt:

Provenienz		Leinsamen	Rübsamen	Rapssamen
England (indische Saat)	Kilogr.	18.278	191.657	72.830
Azow'sches Meer	„	75.082	.	.
Donau.	„	9.744	.	64.019
Frankreich	„	2.977	.	.
Hamburg	„	112	422	46
Ostindien	„	1.812	.	.
Italien	„	3.756	.	.
Schwarzes Meer	„	411.372	2.917	24.674
Preussen	„	22.080	.	4.912
Russland	„	139.000	.	.

Baumwolle war auch im Jahre 1875 am hiesigen Platze vernachlässigt, da die Importeure durch den anhaltenden Preisrückgang abgehalten wurden, grössere Mengen

Waare einzuführen. Der Import betrug infolge dessen bedeutend weniger als in 1874, wogegen im Transit mehr durchging.

Der Kaffeemarkt war voriges Jahr sehr bewegt. Während bis zum April die Baisse vorherrschend blieb, wurden später, als man von den schlechten Aussichten auf die neue Rio-Ernte erfuhr, bedeutende Haussekäufe vorgenommen.

Die Preise stiegen bei lebhaftem Consum bis zum October, während von da ab grosse Ruhe eintrat und die Notirungen nach und nach weichen mussten. Mit Schluss des Jahres befestigte sich wieder die Tendenz unter zunehmendem Bedarfe.

Der Import von Kaffee überstieg das Vorjahr um ca. 100.000 Ballen; er betrug nämlich 537.540 Ballen, gegen 434.640 Ballen in 1874.

Der Vorrath bestand zu Ende December der letztverflossenen 5 Jahre aus folgenden Mengen:

		1875	1874	1873	1872	1871
Java	Ballen	1.000	2.000	3.000	2.500	6.000
Haïti	„	12.000	2.000	8.000	4.000	6.000
Brasilien	„	38.000	25.000	9.000	7.000	7.000
Diverse	„	1.500	1.500	1.000	5.000	3.000
Zusammen . .	Ballen	52.500	30.500	21.000	18.500	22.000

Nachdem im Vorjahre der Marktwerth der Häute wesentlich gestiegen war, nahm in 1875 der Import dieses Artikels bedeutend zu, und zwar namentlich in leichter trockener Waare, die von der letzten Epidemie in den La Plata-Gebieten herstammte.

Die Verkäufer hielten hohe Preise, trotzdem Häute von so geringem Gewichte weniger gesucht waren, und schwere vorgezogen wurden. Dadurch musste sich der Vorrath mehr und mehr vergrössern, anstatt wie in andern Jahren abzunehmen.

Unter dem Drucke der bedeutenden Lager sahen sich Inhaber genöthigt, von Monat zu Monat neue Concessionen zu machen, um nur etwas verkaufen zu können; aber trotzdem betrug der Vorrath im Herbste noch 500.000 Stück Häute.

Man hat jetzt, um eine leichtere Realisirung zu ermöglichen, beschlossen, jährlich fünf grosse Auctionen abzuhalten, und hofft dadurch dem Artikel wieder mehr Leben zu verschaffen und eine Grundlage für festere Preise zu gewinnen.

Die Notirungen am 31. December waren wie folgt:

	1874	1875
	Francs	Francs
Buenos-Ayres Ochsenhäute (13—16 Kilogr.)	143—162	120—150
„ „ Kuhhäute ($9^3/_4$—11 „)	147—170	110—130
La Plata-Ochsenhäute (gesalzene)	125—157	85—135
„ „ Kuhhäute „	130—161	75—120
„ „ Saladeros-Ochsenhäute (15—20 Kilogr.)	90—96	65—75
„ „ „ „ (20—25 „)	92—100	72—86
„ „ „ „ (25—32 „)	92—100	78—92
„ „ „ „ (32—40 „) . . .	88—96	80—90
„ „ „ Kuhhäute (14—20 „)	88—92	58—65
„ „ „ „ (20—25 „)	93—101	73—86
„ „ „ „ (25—28 „)	93—102	75—88

Importirt wurden 1,350.292 Stück Häute und die Gesammtverkäufe betrugen 1,025.971 Stück.

Die Bestände für Wolle waren zu Anfang des vorigen Jahres gering, und die Preise stiegen infolge bedeutender Nachfrage für den Consum bis zum April wesent-

lich. Die Auctionen verliefen sehr günstig und erst im Juni erfolgte grosser Zufuhren wegen eine Abschwächung.

Die Auction im Herbst war lustlos und es trat ein erheblicher Rückgang ein, von dem sich der Markt nicht wieder zu erholen vermochte. Trotz der ungünstigen Lage der Industrie hatten sich die hohen Notirungen bis Mitte des Jahres behauptet, und der erfolgte Rückgang war nur zu gerechtfertigt.

Importirt wurden in den letzten 5 Jahren:

Jahr	Menge	Jahr	Menge
1875	249.015 Ballen	1872	221.613 Ballen
1874	245.761 „	1871	179.336 „
1873	222.676 „		

Von Petroleum wurden in 1875 abermals grössere Quantitäten importirt, und der Versand war anhaltend belebt. Der Consum hat aufs Neue wesentlich zugenommen, und obwohl ca. 130.000 Fass mehr als in 1874 eingeführt wurden, erwiesen sich die schliesslichen Bestände hier und an allen anderen Hauptplätzen kleiner als im Vorjahre.

Im Januar begannen die Preise infolge des Ausbleibens neuer Zufuhren und bei lebhafter Nachfrage wesentlich zu steigen. Je mehr man sich indessen den Sommer-Monaten näherte, desto mehr gaben die Notirungen nach und erreichten im Juli ihren tiefsten Stand mit 22¾ Francs. Von da ab stiegen sie wieder mit Unterbrechungen, und standen zu Ende des Jahres auf 28¾ Francs.

Der Verbrauch von Petroleum ist in rapidem Zunehmen begriffen und hat sich beispielsweise in Europa seit 1870 nach statistischen Angaben verdoppelt.

Importirt wurden während der letztverflossenen 4 Jahre:

Jahr	Menge	Jahr	Menge
1875	721.857 Fass	1873	667.607 Fass
1874	617.338 „	1872	389.375 „

Die im Jahre 1875 bezahlten Preise waren:

Januar	25	Francs	Juli	25 —22¾	Francs
Februar	26½—31	„	August	24½—25	„
März	32 —30	„	September	26 —29	„
April	29½—28½	„	October	28¼—28	„
Mai	27 —25½	„	November	28¾—28	„
Juni	25½—25	„	December	28¾	„

Tabak war unter allen Artikeln am meisten vernachlässigt, und man kann sich kaum an ein gleich ungünstiges Jahr erinnern. Das Geschäft begann mit einem grossen Vorrath, welcher wenig Auswahl bot, und die Inhaber hielten die Preise so hoch, dass fast keine Umsätze stattfanden. Gleichzeitig unterliess man zu importiren.

Nachdem die geschäftliche Lage des Tabakmarktes bis zum August unverändert geblieben war, empfand man das Bedürfniss, sich eines Theils der Vorräthe zu entledigen, was jedoch nur zu stark weichenden Preisen möglich war.

Der Markt für ausländischen Zucker hat sich wenig verändert. Während die Importationen von der Havanna ca. 10.000 Kisten mehr betrugen, ist die Einfuhr aus Holland von 30.024 auf 22.130 Kisten gefallen.

Die Preise haben einen unaufhaltsamen Rückgang erlitten, verursacht durch die zunehmende Production in den Colonien, sowie durch vermehrte Erzeugung von Rübenzucker in Europa.

Was den Rübenzucker anbelangt, so hatte man zu Anfang des Jahres alle Hoffnung auf eine günstigere Periode nach den vorhergegangenen zwei schlechten Campagnen. Infolge starken Auftretens des Verbrauches stiegen auch die Preise von 54 auf 59 Francs.

Indessen erwies sich bald die neue Rübenernte in ganz Europa, sowie auch die Zuckerernte in den Colonien als ungemein gross, so dass der Gewinn rasch wieder verloren ging, und die Notirungen infolge bedeutender Anbote, denen gegenüber der Consum sehr zurückhaltend blieb, immer mehr wichen. Am Schlusse des Jahres hatte der Artikel einen Marktpreis von 47 $^1/_2$ Francs.

Wirthschaftliche Lage des Staates Virginia im Jahre 1875.

Richmond. Das Jahr 1875 verlief ohne besonders hervortretende Ereignisse auf wirthschaftlichem Gebiete; denn wie in fast allen Theilen des Landes, blieben auch hier die Spuren der erlebten Krisis und der durch sie hervorgerufenen Lähmung der Geschäfte fühlbar, wenn auch vielleicht nicht in dem Masse als anderswo, da bei der herrschenden Armuth der hierländigen Bevölkerung grössere Unternehmungen nicht ausführbar und daher früher nicht eingeleitet waren.

Neue Fabriken von einiger Bedeutung wurden nicht errichtet; dagegen mussten alte Etablissements, die seit Jahren bestehen, ihre Thätigkeit einschränken. Im Allgemeinen dürften wohl die Eisenwerke mehr gelitten haben, als andere Industriezweige.

Die letztjährige Ernte war im Allgemeinen ergiebiger als seit Jahren, und wären nicht die Preise einzelner Producte so niedrig, so würde der Erntesegen ohne Zweifel dazu beitragen, die zumeist gedrückte Lage des Landmannes zu verbessern.

Aus diesem Grunde bleibt der Werth der Ländereien in vielen Theilen des Staates Virginia niedrig, ohne dass jedoch dadurch Käufer und Ansiedler herangezogen würden. Mehrfache Versuche der Regierung, die Einwanderung zu fördern, blieben so ziemlich fruchtlos; denn Einzelne, welche hier schon vor Jahren Grund und Boden erworben haben, sind eben nicht vorwärts gekommen.

Man giebt sich stark der Hoffnung hin, dass im Laufe der Zeit die wünschenswerthe Einwanderung von England aus nach diesem Staate stattfinden werde, und thut Alles, um das erhoffte Ziel zu erreichen.

Von Weizen und Mais erntete man in 1875 mehr als seit Jahren. Auf der hiesigen Getreidebörse wurden von der erstgenannten Getreidegattung 660.640 Bushel, gegen 526.468 Bushel im Vorjahre, zum Verkaufe ausgeboten, und überdies wurde viel Frucht von den Müllern direct bezogen. Preise rangirten zwischen 1·30 und 1·55 Dollar für besten weissen Weizen.

Von Mehl kamen in 60 Schiffen 164.259 Fass im Werthe von 1,172.870 Doll. (gegen 193.001 Fass für 1,584.730 Doll. im Vorjahre) zur directen Ausfuhr, und wurden davon 155.228 Fass nach Südamerika, 9031 Fass nach England verladen. Im Küstenhandel, dessen Richtung sich nicht controliren lässt, dürften ca. 130.000 Fass verschifft worden sein. Die Schlusspreise für superfeines Mehl waren 5 $^3/_4$ — 7 Dollar pr. Fass.

Von Mais wurden 287.838 Bushel offerirt, gegen 259.568 Bushel in 1874. Preise standen zwischen 60 und 88 Cents pr. Bushel beste Waare.

Neuer Mais bedang am Schlusse des Jahres 52 Cents, und wenn der derzeitige Stand des Borstenviehes im Lande nicht so gering wäre, könnte der Landmann aus

der ergiebigen Ernte und dem niedrigen Preise dieser Fruchtgattung grossen Vortheil ziehen. Nie zuvor sollen so wenig Schweine im Innern vorhanden gewesen sein, wie denn überhaupt von vielen Pflanzern weniger Vieh gehalten und gezogen wird, als es vor dem Kriege der Fall war, wozu neben anderen Ursachen auch die Missernten der letzten Jahre beigetragen haben.

Von Hafer wurden 134.600 Bushel und von Roggen 6044 Bushel ausgeboten, gegen 151.632 und resp. 3080 Bushel im Vorjahre.

Die Tabakernte von 1874 fiel wohl etwas grösser aus, als erwartet wurde, dennoch wesentlich kleiner als im Vorjahre. Das Geschäft war im Ganzen schleppend, besonders von dem Zeitpunkte an, wo es fest stand, dass viel Tabak gebaut worden sei.

In dem Inspectionsjahre vom 1. October 1874 bis 30. September 1875 wurden im ganzen Staate 38.944 Fass inspicirt, gegen 62.321 Fass in 1873/74. Die Verschiffungen während derselben Periode betrugen 17.725 Fass Tabak und 4733 Fass Stengel, gegen 30.880 Fass Tabak und 6937 Fass Stengel im Vorjahre.

Von diesem Quantum wurden von hier in 13 Schiffen direct nach Europa 4656 Fass Tabak im Werthe von 1,137.808 Dollar verladen, und gingen davon: 2.255 Fass nach Oesterreich-Ungarn, 1122 Fass nach Frankreich, 841 Fass nach England, 438 Fass nach Italien.

Der Rest von 13.069 Fass Tabak, sowie die 4733 Fass Stengel waren ebenfalls zum grossen Theile für Europa bestimmt und gelangten mit verschiedenen anderen Artikeln über nördliche Häfen zur Verladung.

Der Vorrath von Tabak am 1. October 1875 war 5444 Fass, gegen 10.507 Fass zur selben Zeit des Vorjahres.

Die directen Verschiffungen anderer Erzeugnisse blieben beschränkt. Nach Cuba wurden in 6 Schiffen 448 Tonnen Kohlen, Holz, Maschinen u. dgl. im Gesammtwerthe von 39.860 Doll. abgefertigt; nach Frankreich und England je 2 Ladungen Holz für 6500 und resp. 19.676 Doll.; nach Hamburg und Holland je 1 Ladung Holz für 19.263 und resp. 7460 Dollar; nach Halifax 300 Tonnen Kohlen für 2500 Dollar.

Von Kohlen wurde mehr nach dem Norden geschickt, denn erst seit Vollendung der Chesapeake- und Ohio-Eisenbahn nach dem Ohioflusse hat man hier derlei Erzeugnisse von Westvirginien erhalten, deren Zufuhr übrigens wohl in bedeutenderem Umfange stattfände, wenn die allgemeine Handelslage eine bessere wäre und die genannte Eisenbahn nicht, wie so viele andere, zu gleicher Zeit mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hätte.

Directe Importationen blieben auch in 1875 sehr unbedeutend. Von Liverpool kamen in 9 Schiffen 35.294 Säcke Salz (gegen 49.801 Säcke in 1874); von Rio Janeiro 24.394 Säcke Kaffee im Werthe von 520.386 Doll.; von Nova Scotia 2825 Tonnen Plaster und 1141 Tonnen Guano.

Verschiedene der hiesigen Bonds, besonders solche, von denen regelmässig Zinsen bezahlt werden, waren fortwährend in guter Frage und wurden zu höheren Preisen gekauft. Die bedeutendste Erhöhung erfuhren die Bonds der Stadt Richmond, da diese nicht besteuert sind; 8 pCt. Bonds standen am Schlusse des Jahres auf 109½ und 6 pCt. alte auf 91.

Die halbjährigen Zinsen von den Bonds der Städte Petersburg und Lynchburg wurden wohl auch pünktlich bezahlt, aber trotzdem waren diese Papiere nicht so begehrt und daher auch niedriger im Werthe, nämlich 6 pCt. 75 und resp. 80, 8 pCt. 95 und 99 pCt.

Norfolk hat nun auch seine rückständigen Zinsen geordnet, so dass deren 6 pCt. Bonds etwas gestiegen sind und auf 72 stehen.

Eisenbahn-Bonds waren im Ganzen vernachlässigt, da mehrere Gesellschaften nicht im Stande waren, die fälligen Zinsen zu bezahlen, wogegen andere dies prompt

bei Verfall thaten. Deshalb sind 6 pCt. Bonds durchschnittlich zum Course von 65 bis 75, und 8 pCt. zu 73—100 anzunehmen.

Die sog. 6 pCt. consilidirten Virginia State Bonds, deren Zinsencoupons zur Bezahlung der Staatstaxen verwendet werden können, haben in 1875 und namentlich während der letzten vier Monate des Jahres eine wesentliche Steigerung erfahren; die letzten Verkäufe wurden zu 70, incl. der am 1. Januar fälligen Zinsen, gemacht. Für diese Gattung Bonds besteht mehr Vertrauen. Die Deferred- oder Westvirginia-Certificate für das eine Drittel der alten Schuld sind 8¹/₄ pCt. werth.

Die Banken der Stadt Richmond, sowie mehrere Versicherungsgesellschaften zahlten eine Dividende von 8 und 10 pCt.

Schifffahrt und Handel von Palma im Jahre 1874.

Palma. Mallorca, die grössere Gruppe der Balearen, blieb dem Kriegsschauplatze durch seine insuläre Lage glücklicherweise gänzlich entrückt und benützte die Zeit bestens, um Werke des Friedens zu fördern.

Zu einem völligen Ereignisse gestaltete sich die Eröffnung der von Palma nach Inca führenden 28 Kilometer langen Eisenbahn, die jeden Tag durchschnittlich 2000 Reisende befördert.

Diese Linie, welche den Bewohnern gerade des fruchtbarsten Theiles der Insel grosse Vortheile gewährt, wurde auch sehr ökonomisch gebaut und kostete nur 10 Mill. Realen (etwa 1 Mill. fl.). Man gedenkt die Bahn in der Folge bis nach La Puebla und Monacor, zusammen bei 70 Kilometer, zu verlängern.

Der Schifffahrtsverkehr im Hafen von Palma ergab in den Jahren 1873 und 1874 Folgendes:

	1873		1874	
Flagge	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Spanische	1143	76.950	1222	77.887
Englische	18	4.159	12	4.231
Französische	10	1.580	11	1.699
Schwedisch-norwegische	13	4.900	13	4.617
Italienische	3	540	2	308
Russische	2	930	.	.
Zusammen	1189	89.059	1260	88.742

Die Zahl der Einläufe war wohl im Jahre 1874 um 71 Schiffe grösser, dagegen hat sich die Tonnenzahl um 317 verringert, was freilich nur eine unwesentliche Differenz ist.

Der Werth der Einfuhren stellte sich jedenfalls schon mit Rücksicht auf die zur Instandsetzung der neuen Schienenstrecke nothwendig gewordenen Bezüge von Materialien, wie Holzwerk, Eisenbestandtheile, Schienen, Maschinen, Kohlen u. dgl., bedeutend höher als im Jahre 1873.

Nach den amtlichen, aber leider nicht ganz verlässlichen Ausweisen wurden im Jahre 1874 viel weniger Landesproducte ausgeführt als in 1873; namentlich hat sich in Oel, Branntwein, Conserven, Kork und Korkstoppeln, Safran, Kümmel, Mandeln und Haselnüssen, Hafer und Süssholz ein Rückgang ergeben.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge ist hier im Jahre 1874 kein Handelsfahrzeug erschienen; auch lässt sich nicht feststellen, welche Gattung und Menge von Erzeugnissen der nationalen Industrie nach Palma eingeführt wurde, weil weder mit Triest, noch mit Fiume irgendwie directe Verbindungen bestehen.

Die vor 11 Jahren mit dem geringen Capital von 4 Millionen Realen gegründete Bank „El Banco Balear" musste wegen der von Madrid aus angeordneten Verschmelzung mit der Nationalbank, dem „Banco de España", mit den in Depôts etc. engagirt gewesenen 30 Millionen liquidiren und ihre Noten einziehen.

Derzeit geniesst die neue Schöpfung noch wenig Sympathien. Die Dividende der Balearen-Bank betrug früher 8—12 pCt. Uebrigens ging auch der Reservefond von 400.000 Realen nebst dem werthvollen Bankgebäude an das neue Institut über.

Ein sehr beliebtes Geldinstitut ist der vor 4 Jahren mit einem Capital von 20 Mill. Realen gegründete „Credito Balear". Derselbe hat eine hübsche Zukunft vor sich, theilte bis jetzt 10 pCt. Dividende aus und besitzt ausgedehnte Kohlenreviere.

Unter den wenigen Industriezweigen, die hier betrieben werden, schwingt sich die Schuh- und Stiefelfabrikation sichtbar empor. Die Ausfuhr nach der spanischen Halbinsel und den Antillen nimmt mit jedem Jahre zu. Unter den verschiedenen Ledersorten, welche verarbeitet werden, befinden sich auch jene der Firma Michel & Denninger in Mainz.

Fallimente kamen hier im Jahre 1874 nicht vor, da sich Niemand über seine Kräfte in Geschäfte einzulassen suchte.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem Consulate in Batavia verwendeten Privatkanzler Johann August van Delden zum unbesoldeten Viceconsul bei dem genannten Amte allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 24. März 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Gerenten des k. und k. Honorar-Consulates in Valdivia-Corral Julius Oehrens zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 27. März 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem ehemaligen Gerenten des k. und k. Generalconsulates in Moskau Alois Cajetan Plancher als Ritter des Ordens der eisernen Krone III. Classe in Gemässheit der Ordensstatuten den Ritterstand allergnädigst zu verleihen geruht.

— Aus Anlass der Verlegung der bisher in Pescara bestandenen k. und k. Consularagentie nach Ortona wurde Nicolò Martinelli zum k. und k. Consularagenten in letztgenannter Stadt bestellt und der bisherige Consularagent Giustino Farina in Pescara dieser Stelle enthoben.

— Der neu ernannte k. und k. Honorarconsul Ernst Grün in Saigon hat seitens der französischen Regierung das Exequatur seines Bestallungsdiplomes erhalten und seine Amtsgeschäfte auch bereits angetreten.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Dänemark im Finanz-Jahre 1873/74.

Copenhagen. Der Waarenverkehr Dänemark's mit dem Auslande zeigte im Finanzjahre 1873/74 eine fortwährende und gleichmässige Steigerung.

Die eingeführten Güter im Gewichte von 2308 Mill. Pfd. ergaben einen Gesammtwerth von 228 Mill. Kronen, dagegen die Ausfuhren bei einem Gewichte von 1003 Millionen Pfd. einen Werth von 170 Mill. Kronen. Der Gesammtumsatz stellt sich sonach dem Werthe nach rund auf 400 Mill. Kronen, d. i. 224 Kronen pr. Kopf der Bevölkerung — eine Quote, welche im Vergleich zu manchem anderen Lande als sehr bedeutend angesehen werden muss.

Den ersten Rang mit Rücksicht auf den Werth der umgesetzten Waaren nimmt Deutschland ein, denn es entfällt auf daselbe ein Antheil von 140 Mill. Kronen, während England nur mit 110 Mill. Kronen participirte. Zieht man dagegen die Menge der Waaren in Betracht, dann ist das Verhältniss ein umgekehrtes, indem 580.000 Tonnen auf England und nur 370.000 Tonnen auf Deutschland entfallen.

Nach diesen beiden Ländern folgen als die relativ bedeutendsten: Schweden und Norwegen mit einem Waarenumsatze von 44 und resp. 22 Mill. Kronen. Der Antheil der genannten 4 Länder zusammen beträgt reichlich $^4/_5$ des Gesammtverkehrs.

Der Einfuhrzoll von sämmtlichen im Jahre 1873/74 in Dänemark verzollten Waaren erreichte mit Einschluss von ca. 2 Mill. Kronen Kriegssteuer 17 Mill. Kronen, was um 7 pCt. mehr ist als der Ertrag in 1872/73 und um 22 pCt. mehr als der Durchschnitt der nächstfrüheren acht Jahre.

Von den wichtigsten Einfuhrartikeln wurden in 1873/74 folgende Mengen importirt: Zucker, Melasse und Sirup zusammen 54 Mill. Pfd. (davon 8 Mill. Pfd. im Transit), Kaffee 24 Mill. Pfd. (davon 12 Mill. Pfd. im Transit), Cichorie 4 Mill. Pfd., Tabak ca. 6 Mill. Pfd., Reis 18 Mill. Pfd. (davon 7 Mill. Pfd. im Transit), Thee 800.000 Pfd. (davon 200.000 Pfd. im Transit).

Der Gesammtwerth dieser Importe betrug ca. 42 Mill. Kronen und der davon bezahlte Einfuhrzoll ca. 7 Mill. Kronen. Der durchschnittliche Verbrauch dieser Gegenstände war während der letzten 3 Finanzjahre pr. Kopf der Bevölkerung folgender: Zucker 25$^1/_4$ Pfd., Kaffee 4 Pfd., Kaffeesurrogate 2 Pfd., Tabak 3$^1/_2$ Pfd., Reis 4$^1/_2$ Pfund, Thee $^1/_2$ Pfd.

Getränke lieferten mit Einschluss der Productionssteuer von einheimischem Branntwein (ca. 3,800.000 Kronen) ein Zollerträgniss von mehr als 4 Mill. Kronen; Papier ergab 100.000 Kronen, Galanteriewaaren 75.000 Kronen, Gummen und Harze 55.000 Kronen.

Von Wein wurden 4 Mill. Potter, von Spirituosen 1$^1/_2$ Mill. Potter, von Bier und Meth nur unbedeutende Mengen importirt. Der jährliche Verbrauch von Spirituosen in Dänemark ist ca. 19 Potter, von Wein ca. 1 Pott pr. Kopf der Bevölkerung.

Von anderen Artikeln wurden im Finanzjahre 1873/74 importirt: Salz 41 Mill. Pfund, Früchte 8 Mill. Pfd., Gewürze und Specereien 1$^1/_2$ Mill. Pfd., Leinen- und Baumwollwaaren ca. 9 Mill. Pfd., Schafwollwaaren 3 Mill. Pfd., Seidenwaaren 200.000 Pfund, Metalle und Metallwaaren 123 Mill. Pfd., Nutzholz 500 Mill. Pfd., Oel und Elaïn 16 Mill. Pfd., Glaswaaren 5 Mill. Pfd., Steinkohlen 3$^1/_2$ Mill. Tonnen.

An Kornfrüchten wurde speciell nach Copenhagen eingeführt: ca. 40.000 Tonnen Gerste, 17.000 T. Erbsen, 33.000 T. Hafer, 104.000 T. Weizen, ca. 316.000 T. Roggen, ca. 1700 T. Malz, 2600 T. Mais. Der Import von Kartoffelmehl und Stärke betrug 2 Mill. Pfd., von Lein- und Rapsaat 82.000 Tonnen, von Klee- und Grassamen 35.000 Tonnen.

Der Ausfuhrhandel Dänemark's hat in den letzten Jahren bedeutend zugenommen, und namentlich ist der durch viele regelmässige Dampferlinien unterstützte Verkehr mit England sehr umfangreich und von grosser Bedeutung für das Land. Insbesondere nach Leith, Newcastle und Hull werden von Copenhagen, Aarhuus und anderen Häfen grosse Mengen Getreide, Mehl, Butter, Speck, Wolle und Häute ausgeführt. Gleichzeitig ist auch der Export von Rindvieh und Schweinen ausserordentlich gestiegen.

Copenhagen nimmt sowohl in Bezug auf Ein- als Ausfuhr entschieden den ersten Rang ein. An Getreide wurden von hier 188.000 Tonnen exportirt, darunter 108.000 Tonnen Gerste, 7000 T. Erbsen und Wicken, 14.000 T. Hafer, 4000 T. Weizen und 50.000 T. Roggen.

Von anderen Ausfuhrgegenständen dieses Hafenplatzes sind anzuführen: Mehl ca. 88 Mill. Pfd., Butter 94.000 Tonnen, Fleisch und Speck 10 Mill. Pfd., Eier 800.000 Stück, Häute und Felle 4 Mill. Pfd., Wolle 3 Mill. Pfd., Hadern 2½ Mill. Pfund, Oelkuchen 6 Mill. Pfd., gesalzene Häringe 8 Mill. Pfd., getrocknete und gesalzene Fische 1 Mill. Pfd., Thran 3 Mill. Pfd., Soda 100.000 Pfd., Porzellan und Terracotta 110.000 Pfd., Schafe 11.000 Stück, Rinder 14.000 Stück, Schweine 10.000 Stück.

Auch die Ausfuhr aus anderen Häfen ist sehr gross. So exportirte z. B. Aarhuus in Jütland während des Finanzjahres 1873/74: ca. 350.000 Tonnen Getreide, 15.000 T. Butter, 1½ Mill. Pfd. Speck und Schinken und 5000 Stück Rindvieh. Aus der ganzen Provinz Jütland wurden während derselben Zeit auf dem Land- und Seewege über 50.000 Stück Rinder oder pr. Tag ca. 150 Stück exportirt.

Gleichzeitig mit der bedeutenden Ausfuhr von Getreide, Fettwaaren und Vieh haben sich hierzuland Ackerbau und Viehzucht zu einer bisher ungekannten Vollkommenheit emporgehoben, wozu namentlich das langjährige Bestreben der königl. Landwirthschaftsgesellschaft, die landwirthschaftliche Production zu fördern, ganz besonders beigetragen hat.

Auch die jährlichen Zusammenkünfte von Landwirthen, wofür die Kosten durch Beiträge von Privaten gedeckt werden, haben einen höchst günstigen Einfluss auf die landwirthschaftlichen Verhältnisse Dänemark's ausgeübt.

Gleichwie die Dampfschiffverbindungen mit dem In- und Auslande in bedeutendem Masse vermehrt worden sind, ist auch das Eisenbahnnetz sowohl auf Seeland, als auch auf den übrigen Inseln und auf Jütland erweitert worden.

Der speciell mit Rücksicht auf den Export nach England bei Esbjerg an der Nordwestküste Jütland's angelegte Hafen ist nunmehr vollendet und in regelmässige Verbindung mit den betreffenden Seeplätzen des Vereinigten Königreichs gebracht.

Dänemark wurde nur in geringem Grade von jenen ungünstigen Verhältnissen berührt, welche auf den verschiedenen Geldmärkten des Auslandes herrschten, sowie überhaupt die vielen, in den letzten Jahren hierzuland gegründeten Unternehmungen sich durchgehends als auf solider Grundlage ruhend erwiesen haben.

Dänemark's Waarenverkehr mit der österreichisch-ungarischen Monarchie bestand im Finanzjahre 1873/74 bei der Einfuhr, wie gewöhnlich, zumeist in Bronze-, Holz- und Lederwaaren aus Wien, in Glaswaaren aus Böhmen, sowie theilweise auch in Droguen und Früchten.

Ausserdem wurden noch einige Partien Kleesaat aus Galizien, Kleie aus Ungarn und Malz aus Böhmen importirt, die diesfälligen Mengen lassen sich jedoch wegen der indirecten Versendungsweise dieser Artikel nicht näher angeben.

Von Weizen und Roggen wurde aus Oesterreich-Ungarn nichts eingeführt, und was ungarisches Schmalz betrifft, so scheint dasselbe durch das amerikanische Product vom hiesigen Markte verdrängt zu sein.

Die Ausfuhr Dänemark's nach Oesterreich-Ungarn hat sich nur auf kleinere Partien Thran und Häute, getrocknete Fische und auf hermetisch in Blechbüchsen verpackte Butter beschränkt. Der letztgenannte Artikel, der auch auf der Wiener Welt-Ausstellung in der dänischen Abtheilung zu sehen war, ist in neuerer Zeit der Gegenstand eines sehr lebhaften Exports nicht blos nach dem übrigen Europa, sondern auch nach anderen Welttheilen geworden.

Die Ergebnisse der Schifffahrt in sämmtlichen Häfen dieses Landes stellen sich für das Finanzjahr 1873/74 wie folgt:

	Segelschiffe	Tonnen Ladung	Dampfer	Tonnen Ladung
Einlauf.				
Inländische Fahrt	16.818	165.541	6.545	172.450
Ausländische „	15.072	676.279	5.889	246.938
Zusammen	31.890	841.820	12.434	419.388
Auslauf.				
Inländische Fahrt	17.361	165.760	6.033	144.882
Ausländische „	14.482	175.088	6.138	211.703
Zusammen	31.843	340.848	12.171	356.585
Gesammtverkehr	63.733	1,182.668	24.605	775.973
	88.338 Schiffe und		1,958.641 Tonnen	

Mit Hinzurechnung jener Fahrzeuge, die blos in Havarie einliefen, sowie derjenigen, welche im Vorbeisegeln Waaren ein- und ausluden, erhöht sich die Gesammtzahl der Schiffe auf 90.704 und das Gewicht der Ladungen auf 2,013.503 Tonnen.

Die an der in- und ausländischen Fahrt betheiligten fremden Fahrzeuge gehörten nachbenannten Flaggen an:

Flagge	Inländische Fahrt	Ausländische Fahrt
Schwedische	175	8569
Norwegische	67	3613
Schleswig-holsteinische	321	2201
Preussische	162	1390
Englische	64	631
Russische	2	265
Holländische	17	199
Französische	4	64
Mecklenburgische	3	57
Hamburgische	4	15
Bremische	.	5
Amerikanische	.	3
Lübeckische	.	2
Belgische	.	1
Spanische	.	1

Die österreichisch-ungarische Flagge blieb bei diesem Verkehr unvertreten, dagegen hat eine verhältnissmässig nicht geringe Anzahl nationaler Fahrzeuge den Sund passirt.

Schifffahrts- und Handelsbewegung von Livorno im Jahre 1875.

Livorno. Im Jahre 1875 sind hier unter österreichisch-ungarischer Flagge nur 13 Segelschiffe von 4247 Tonnen eingelaufen; 7 derselben von 1850 Tonnen importirten verschiedene Waaren im Gesammtwerthe von 168.500 fl. Gegenüber dem Vorjahre hat sich die Anzahl der Schiffe um 2 und deren Tragfähigkeit um 1132 Tonnen vermehrt, dagegen der Werth der Einfuhren um 173.500 fl. verringert.

Mit Rücksicht auf ihre Herkunft vertheilen sich die mit Ladung angekommenen Kauffahrer wie folgt:

Herkunft	Schiffe	Tonnen	Waarenwerth, fl.
Fiume	1	310	12.000
Schwarzes Meer	2	643	80.000
Pizzo	1	95	4.000
Malta	1	154	3.500
Messina	1	164	24.000
Alexandrien	1	484	45.000

Ausgelaufen sind 14 nationale Fahrzeuge von 4700 Tonnen, beladen mit Handelsgütern im Werthe von 213.700 fl. Ihre Bestimmung war folgende:

Bestimmung	Schiffe	Tonnen	Waarenwerth, fl.
Triest	2	548	2.000
Constantinopel	3	953	7.000
Malta	2	373	900
Smyrna	2	660	11.800
New-York	3	1518	155.000
Alexandrien	1	164	12.000
Hamburg	1	484	25.000

Die Schiffsankünfte unter fremden Flaggen gestalteten sich im Jahre 1875 folgendermassen:

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Italienische	1069	134.700	1148	506.890
Französische	62	6.470	491	161.750
Englische	79	22.970	213	168.200
Deutsche	5	1.633	26	19.889
Holländische	3	767	18	17.416
Griechische	44	10.105	.	.
Amerikanische	28	14.390	.	.
Schwedisch-norwegische	13	3.980	.	.
Russische	12	3.870	.	.
Spanische	22	2.145	.	.
Belgische	.	.	2	2.916
Türkische	2	498	.	.
Tunesische	6	214	.	.
Zusammen	1345	201.742	1898	877.061

In dem Masse, als die Dampfschifffahrt, wie fast überall, so auch hier an Ausdehnung gewinnt, zeigt sich bei dem Verkehr der Segelfahrzeuge eine rückgängige Bewegung. In 1875 hat dieselbe gegenüber dem Vorjahre in einer Abnahme um 111 Schiffe und 19.796 Tonnen ihren Ausdruck gefunden.

Die Anzahl der im Laufe eines Jahres aus österreichisch-ungarischen Häfen nach Livorno kommenden fremden Kauffahrer ist schon seit vielen Jahren äusserst geringfügig; auch in 1875 war das nicht anders, indem deren Anzahl lediglich 8 von 3004 Tonnen betrug. Es kamen nämlich:

Aus Triest: 1 italienischer Dampfer von 862 Tonnen mit gemischter Ladung; 1 italienisches Segelschiff von 193 Tonnen mit Fassdauben für Marseille; 2 amerikanische Segelschiffe von 1077 Tonnen in Ballast.

Aus Fiume: Das bereits erwähnte österreichische Segelschiff von 310 Tonnen, 2 italienische Segelschiffe von 267 Tonnen und 1 englisches Segelschiff von 295 T., sämmtlich mit Holz beladen.

Auf der Insel Elba gingen voriges Jahr 2 österreichisch-ungarische Handelsschiffe von 310 Tonnen vor Anker, das eine derselben auf der Fahrt von Caiffa nach Constantinopel begriffen, das andere von Sign nach Marseille gehend.

Unter fremden Flaggen erschienen daselbst, und zwar beladen: 972 italienische Segelschiffe von 7776 Tonnen und 98 italienische Dampfer von 6530 Tonnen; in Ballast: 1190 italienische Segelschiffe von 94.730 Tonnen, 16 französische Segelschiffe von 1534 Tonnen, 33 englische Segelschiffe von 16.210 Tonnen und 12 englische Dampfer von 2190 Tonnen. Ausserdem kamen noch 1217 Kauffahrer von 123.926 Tonnen nach Elba, ohne jedoch daselbst Handelsoperationen vorzunehmen.

Die Einfuhren der handelsthätigen Schiffe bestanden in: Kornfrüchten, Colonialwaaren, Quincaillerien, Blei, Zink, Verzehrungsgegenständen, Thieren, Bauholz, Leinen- und Baumwollgarn, Glaswaaren, Erdgeschirren, Stahl, Eisen, Kupfer, Pökelfleisch, Liqueuren u. dgl.

Was die Rückfracht anbelangt, so laden die italienischen und englischen Schiffe, welche Elba besuchen, daselbst in der Regel Eisenerz, und zwar die ersteren mit der Bestimmung für Frankreich und Italien, die letzteren lediglich für England. Zu den bedeutenderen Ausfuhrgegenständen von Elba zählen auch noch: Farberden, Wein, frische und getrocknete Früchte.

Die bereits früher erwähnte Abnahme, welche sich seit einiger Zeit bei dem Besuche des Hafens von Livorno durch Segelschiffe und namentlich auch durch solche unter österreichisch-ungarischer Flagge bemerkbar macht, lässt sich nebst dem Einflusse, welchen die gesteigerte Concurrenz der Dampfschifffahrt hierauf augenscheinlich ausübt, auf folgende Hauptursachen zurückführen:

1. Ist Livorno jetzt nicht mehr, wie vormals, Depôthafen für die vom Schwarzen Meer und aus Aegypten kommenden Cerealien.

2. Hat die Vervielfältigung der Eisenbahnverbindungen einen Theil des Waarenverkehrs der Wasserstrasse entzogen.

3. Sind durch die Aufhebung des hiesigen Freihafens die Conjuncturen dieses Marktes wesentlich andere geworden.

Die zuerst genannte Ursache hat jedenfalls die in Rede stehende Erscheinung in erster Linie hervorgerufen. Lange Jahre hindurch strömten in Livorno, wo es an geräumigen Magazinen nicht fehlt, Massen von Kornfrüchten zusammen, um hier bequem eingelagert zu bleiben, bis sich hiefür der entsprechende Abzug (hauptsächlich nach England) fand. Dafür, dass dem heute nicht mehr so ist, liegt der nächste Erklärungsgrund wohl in den derzeitigen Handelsverhältnissen jenes Landes.

Die österreichisch-ungarische Flagge betheiligte sich an dem früheren Cerealien-Handel Livorno's in hervorragender Weise. Nach der Zahl der Schiffe, die sich gewöhnlich auf 200 und darüber belief, gebührte ihr, durchschnittlich genommen, der dritte

Rang, und auch in Bezug auf den Tonnengehalt wurde sie nur von zwei Flaggen, der griechischen und ehemaligen sardinischen, um Weniges überragt.

Der Aufschwung der Dampfschifffahrt, ebenfalls eine der Ursachen, welche die Abnahme in der Anzahl der hier alljährlich einlaufenden Segelfahrzeuge bewirkten, macht sich übrigens nicht blos für die österreichisch-ungarische, sondern geradezu für alle Flaggen fühlbar, die mit Livorno zu verkehren pflegen.

So haben englische und holländische Segelschiffe fast gänzlich in Livorno zu erscheinen aufgehört, seitdem diesen beiden Flaggen angehörende Dampfer fast täglich hieher kommen, und jeder einzelne derselben vermöge seiner grossen Tragfähigkeit im Stande ist, Waarenmengen aufzunehmen, für deren Transport 3—4 Segelfahrzeuge erforderlich wären.

Auch die Eisenbahnen haben in ihrer Verzweigung einen Theil des Waarenverkehrs, den vordem die Segelschiffe billiger und entsprechender, als es zu Land thunlich gewesen wäre, vermittelt hatten, an sich gezogen und gleichzeitig erweitert. Dadurch wurden die Einläufe von Segelschiffen aus Triest, Fiume und anderen Seeplätzen namhaft reducirt, ungeachtet derlei Fahrzeuge nicht selten von den hier ansässigen österreichischen Handelsleuten und Rhedern ersten Ranges anstatt ihrer eigenen Schiffe, wenn diese sich in Reparatur befanden, mit Vortheil zum Transport von Cerealien verwendet wurden.

Mit der Aufhebung des Freihafens hat Livorno aufgehört, als Depôt für Waaren jeder Art zu dienen; und sowohl deshalb, als auch mit Rücksicht auf die vervielfältigten, erleichterten und nicht von den Witterungsverhältnissen abhängigen Communicationen haben die Plätze im Innern des Landes, welche früher ihren Waarenbedarf in Livorno holten, sich mehr und mehr daran gewöhnt, diesen direct von den Erzeugungsorten zu beziehen.

Livorno's Einfuhrhandel beschränkt sich jetzt lediglich auf die Deckung des örtlichen Verbrauches, und seine Ausfuhr umfasst nur einheimische Producte, die übrigens im Norden Europa's vortheilhaften Absatz finden.

Die Fabriken für candirte Citronenschalen und andere Früchte konnten auch im Jahre 1875 ihre gewohnte Thätigkeit fortsetzen, was ihnen zunächst dadurch möglich wurde, dass sie sich mit einem bescheidenen Gewinn begnügten; denn ihr Fabrikat ist mit bedeutenden Abgaben belastet und der Arbeitslohn verhältnissmässig hoch.

Die Möbelfabriken erhielten sich bis jetzt hauptsächlich durch den Absatz ihrer Waare nach Aegypten, Griechenland und der Levante im Allgemeinen; die Behauptung der dortigen Märkte scheint jedoch für dieselben durch das immer entschiedenere Auftreten der fremden Concurrenz arg bedroht.

Die hiesigen Banken haben einen schweren Stand, sie suchen aus einem fast nominell gewordenen Handel ihre Lebenskraft zu schöpfen und lassen sich gemeiniglich in sehr gewagte Speculationen ein; die Folge davon ist Fallissement oder Liquidation nach kurzer Lebensdauer.

Die Wechselcourse stellten sich voriges Jahr wie folgt:

	Paricours	Niedrigste Notirung	Höchste Notirung
Wien	250	233 (November)	242·87 (Januar)
London	25	26·58 (Juni)	27·38 (Januar)
Amsterdam	214	221·85 (October)	230·16 (Februar)
Hamburg	188	127·91 (Juni)	132·94 (Januar)

	Paricours	Niedrigste Notirung	Höchste Notirung
Frankreich	100	106·40 (Juni)	110·19 (Januar)
Augsburg.	214	220·08 (Juni)	228·25 (Januar u. Februar)
Italien	100	99½	99½

Da es für die hiesige Arbeiterbevölkerung an Beschäftigung fehlt, so sind viele Familien nach Neu-Caledonien ausgewandert.

Wirthschaftliche Lage der Provinz Almeria im Jahre 1874.

Almeria. Die Ackerbauverhältnisse der Provinz Almeria waren im Jahre 1874 nicht die erfreulichsten. Der Mangel an Regen verhinderte das Wachsthum der Feldfrüchte und machte im Ganzen einen weiteren Anbau unmöglich.

Die Cerealienernte war nur eine mittelmässige, und um einer leicht möglichen Theuerung vorzubeugen, unterliess man den Export. Nur von Mais wurde eine kleine Menge ausser Landes gebracht.

Die Durchschnittspreise der Kornfrüchte waren: Weizen 54 Realen, Mais 30 R., Gerste 26 R. pr. Fanega. Der starke Import von ausländischem Mehl hatte Einfluss auf die nur wenig schwankenden Weizenpreise.

Der Gewinn an getrockneten Trauben war der eines regelmässigen Jahres und betrug 300.000 Arroben im Werthe von 8½ Mill. Realen. Man glaubt, dass sich die durch grosse Nachfrage erhöhten Traubenpreise des Jahres 1874, nämlich: 25—30 Realen, superiores sogar 35 Realen pr. Arroba, für die Folge nicht leicht wieder erzielen lassen werden, denn sonst müssten die mit dieser Frucht Handelnden in Betreff des Absatzes bedeutend verlieren.

Die Production von Oel und Seifenwurzel war gleich Null, während Seide regelmässig ausfiel. Man bezahlte für die Arroba (11½ Kilogr.) Seide 10 Colonaten.

Das in dieser Provinz ganz vorzüglich gedeihende faserreiche Spartogras wird wegen seiner starken Fibern von den Engländern mit besonderer Vorliebe zur Papier-Fabrikation gesucht; man bezahlte im Jahre 1874 für inferior 30, für superior 36 Realen pr. Quintal. Im Ganzen exportirte man 5800 Tonnen im Werthe von 208.052 Colonaten. Auch die Ausfuhr von Palmenmark nach Portugal war zufriedenstellend.

Die Zuckerpflanzungen gewinnen in dieser Provinz immer mehr an Ausdehnung, weil gerade hier der Zuckergehalt des Rohres ein reicherer als in den anderen Küstenstrichen ist.

Der Bergbau erweckt hier mehr und mehr Interesse und bietet den Unternehmern bei richtiger Leitung und nöthiger Ausdauer ergiebigen Lohn. Die reichen Silberadern von Horrerias y Sierra Almagrera, dann die Bleiminen der Sierra Gador, Altamilla und Cabo de Gata verschaffen ihren Besitzern fortwährend günstige Resultate.

Vor kurzem hat man im Districte Velez Rubio Silbererze aufgedeckt, und wie die Proben nachweisen, sollen dieselben an Gehalt die bereits bekannten Minen weit übertreffen.

Der Quintal (46 Kilogr.) Bleierz 1. Qualität wird, an Bord geschafft, mit 96 bis 98, 2. Qualität mit 88—94 Realen bezahlt. Die Unze Silber kostet 20 Realen, fünfzigprocentiges Bleierz durchschnittlich 27 Realen.

Der Export von Eisenerzen nach England und Frankreich war im Jahre 1874 bedeutend und ist in steter Zunahme begriffen. Der Quintal, an Bord geliefert,

erreichte 3 Realen. An Eisen wurden 637 Tonnen und an Stahl 392 Kisten, an Zink und Kupfer verhältnissmässig geringere Mengen versendet.

Die ungenügenden Communicationsverhältnisse unserer Provinz verhindern die weitere Ausbeute dieser mineralischen Reichthümer.

Die Vorarbeiten für die Eisenbahnlinie Almeria-Linares wurden fleissig fortgesetzt; es ist dies ein für die Provinz ungemein wichtiges Unternehmen.

Trotz der ungünstigen politischen Lage, welche Jedermann veranlasste, sich auf das unbedingt Nöthige zu beschränken, hat dennoch sowohl die Schiffsbewegung, als auch die Waareneinfuhr dieses Hafens im Jahre 1874 gegenüber von 1873 ein günstigeres Resultat geliefert.

Es liefen nämlich um 22 Schiffe mit 10.790 Tonnen mehr als im Vorjahre ein, wobei übrigens zu bemerken kömmt, dass sich zwar die Segelschiffe um 47 mit 3071 Tonnen verminderten, dagegen die Dampfer um 69 mit 13.861 Tonnen vermehrten. Die Zahl der Einläufe in Ballast war um 199 und resp. 39 Fahrzeuge grösser, bei den Segelschiffen mit 8333 Tonnen weniger, bei den Dampfern mit 33.881 Tonnen mehr. Die nationale Flagge ist im Jahre 1874 hier nicht erschienen.

Der Werth der Einfuhren überstieg das Jahr 1873 um 88.680 fl., während die Ausfuhr gegen dasselbe um 39.274 fl. zurückblieb, obgleich 163 Schiffe mehr den Hafen verliessen.

Die folgenden Tabellen enthalten die näheren Angaben bezüglich der im Jahre 1874 stattgefundenen Schiffs- und Waarenbewegung:

Schiffsankünfte.

Flagge	Dampfer Anzahl	Dampfer Tonnen	Segelschiffe Anzahl	Segelschiffe Tonnen
Spanische	424	77.292	1536	52.859
Englische	127	101.015	64	27.558
Französische	1	466	36	4.404
Italienische	.	.	3	652
Portugiesische	.	.	52	4.915
Russische	1	430	2	571
Schwedisch-norwegische	1	340	11	3.411
Dänische	.	.	2	621
Belgische	1	585	.	.
Nordamerikanische	.	.	3	1.256
Zusammen	555	180.128	1709	96.247

Waareneinfuhr.

Flagge	Provenienz	Einfuhrgegenstände	Werth der Einfuhren, fl.
Spanische	Verschiedene Häfen	Diverse	3,937.264
Englische	Newcastle, Cardiff, Swansea	Steinkohlen	97.220
Französische	Gyon, Nemours, Oran	Getreide und Steinkohlen	19.898
Portugiesische	Portugiesische Häfen	Holz	10.420
Russische	Westerwyck	Bauholz	20.654
Schwedisch-norwegische	Christiansund, Holmsund	Bauholz und Stockfische	99.876
Dänische	Bjoerneborg	Bauholz	23.762
Nordamerikanische	New-York	Fassdauben	28.363
		Zusammen	4,237.457

Waarenausfuhr.

Flagge	Bestimmung	Ausfuhrgegenstände	Werth der Ausfuhren, fl.
Spanische	Verschiedene Häfen	Diverse	4,766.324
Englische	Newcastle, Cardiff, Liverpool	Sparto und Bleierz	1,279.279
Französische	Antwerpen, Glasgow, Liverpool	do.	104.326
Italienische	Newcastle und Palermo	do.	19.728
Portugiesische	Portugiesische Häfen	do.	133.670
Russische	Cardiff und Petersburg	Trauben, Sparto u. Bleierz	62.346
Schwedisch-norwegische	Antwerpen u. Newcastle	Sparto und Bleierz	75.720
Dänische	Antwerpen	Galmei, Bleierz u. Sparto	18.766
Belgische	Antwerpen	Mineralien	11.670
Nordamerikanische	New-York und Philadelphia	Trauben und Bleierz	44.296
		Zusammen	6,516.125

Handel der Philippinen im Jahre 1874.

Manila. Das Geschäftsjahr 1874 kann im Allgemeinen nicht zu den günstigsten gezählt werden. Der Import überstieg abermals die Bedürfnisse des Consums, Preise blieben somit für die meisten Artikel gedrückt.

Der Gesammtwerth der Einfuhren beziffert sich mit 13,704.254 Doll., davon: aus Spanien, unter spanischer Flagge, Waaren für 441.284 Doll.; vom Auslande, ebenfalls unter spanischer Flagge, für 11,614.357 Doll. und unter fremder Flagge für 1,648.613 Dollar.

Diese Einfuhr, von welcher 928.445 Doll. an Zoll erhoben wurden, umfasste unter Anderem: Baumwollwaaren für 5,358.274 Doll., Baumwollgarne für 858.712 Dollar, Leinenwaaren für 430.285 Doll., Seiden- und Halbseidenwaaren für 484.202 Dollar.

Der Export erreichte im Ganzen einen Werth von 17,303.977 Doll., der sich folgendermassen vertheilt: Waaren für 1,611.677 Doll. nach Spanien und für 5,086.739 Dollar nach dem Auslande, Beides unter spanischer Flagge; für 10,605.561 Doll. nach dem Auslande unter fremder Flagge. Der von der Ausfuhr erhobene Zoll beträgt 164.462 Doll. Während die österreichisch-ungarische Flagge an dem hiesigen Waaren-Import gänzlich unbetheiligt blieb, war dieselbe bei der Ausfuhr durch 3 Fahrzeuge vertreten.

Als Hauptartikel des Exports sind zu erwähnen: Hanf für 4,694.497 Doll., Zucker für 6,075.566 Doll., Kaffee für 685.842 Doll., Blättertabak für 2,200.073 Doll., Cigarren für 1,260.134 Dollar.

Das Exportgeschäft hatte schwere Zeiten, indem in Europa die Preise für alle Producte sehr niedrig standen und daher grösstentheils harte Verluste brachten.

Die Verwendung von Dampfern bei der Küstenschifffahrt breitet sich alljährlich mehr aus. Das Telegraphennetz vervollständigt sich nur langsam. Die 14tägige Postverbindung mit Europa mittels Anschluss in Singapore an die französischen Messa-

geries nationales wird regelmässig eingehalten; ebenso die einmonatliche Verbindung mit den Küstenplätzen.

Die Ernte des Jahres 1874 war im Allgemeinen gut. Während der Anbau des Zuckerrohrs sich fortwährend vermehrt, nimmt der Reisbau eher ab. Da Saigon den Artikel billiger liefert, hat der hiesige Export in diesem Producte ganz aufgehört. Die Cultur des Kaffeebaumes ist in Zunahme begriffen.

Handelsbewegung von Philadelphia im Jahre 1874.

Philadelphia. Das Jahr 1874 hat sich überall in den meisten Geschäftszweigen als ein ungewöhnlich lebloses hervorgethan. In den Vereinigten Staaten war dies womöglich in noch höherem Grade der Fall als in Europa.

Der überwiegende Theil unserer Ausfuhr, aus Nahrungsmitteln und Rohstoffen bestehend, ist von der Consumtionsfähigkeit der Völkerschaften Europa's abhängig, während unsere Einfuhr von Europa wesentlich die entbehrlicheren Manufactnren und Luxusartikel umfasst, deren Verbrauch ebenfalls grösstentheils durch die Prosperität des Volkes bedingt wird.

Die Fabrikindustrie unseres Landes litt in gleichem Verhältnisse mit dem Darniederliegen des kaufmännischen Geschäftes im Allgemeinen, und vielleicht sogar um so mehr und um so fühlbarer, als der Drnck schlechter Zeiten schwerer auf der kleinen Mittelclasse und der Arbeiterbevölkerung lastet.

Die Fabrikindustrie der Vereinigten Staaten, zum grössern Theile unter dem Schutzzoll- und Prohibitivsysteme entstanden und grossgezogen, ist mehr oder weniger eine künstliche und erzwungene, welche der freien und naturgemässen Entwicklung des Welthandels Hindernisse in den Weg legt, die znr Zahlung hoher Arbeitslöhne, zur Vertheuerung der Lebensweise, zu Arbeitseinstellungen und bei dem Eintritte einer Finanzkrisis oder irgend einer sonstigen durchgreifenden Umwälzung in der Wechselwirkung von Begehr und Angebot zur Lähmung der jeder kräftigen Ausbildung einer lebensfähigen Industrie unentbehrlichen Glieder führen muss.

Amerika ist nnd sollte dem Gebote der Mutter Natur gemäss noch lange ein vorzugsweise ackerbautreibendes Land bleiben. Die Erzeugungsfähigkeit ist eine absolut unbeschränkte, die Production jedoch wird durch die Communicationsmittel bedingt, und diese haben in ihrem Fortschritte durch die Krisis des Jahres 1873 nnd die infolge davon gewaltsam gebotene Einstellung aller bereits begonnenen Eisenbahnbauten, sowie durch die voraussichtlich für mehrere Jahre gänzlich ausser Frage gestellte Anlage neuer Linien einen herben Stoss erhalten.

Diese unfreiwillige Beschränkung der grossen Eisenbahnbauten übte auf die ausgebreitete Eisenindustrie Pennsylvaniens einen verderblichen Einfluss aus, welcher in seinen Rückwirkungen auf den Handel Philadelphia's noch für viele Jahre bedauerliche Spuren hinterlassen wird.

Philadelphia, der Mittelpnnkt der ausgedehntesten und am reichsten entwickelten Eisen- und Kohleninteressen der atlantischen Staaten, ist gleichzeitig das Emporinm der zahlreichsten Manufacturen und Fabriken jeglicher Art; es hatte daher im vollsten Masse seinen Antheil an dem allgemeinen Unglück zu tragen.

Sein überseeischer Handel war jedoch, wie sich bereits in den letzten 3 Monaten des Jahres 1873 erwies, nicht dazu verurtheilt, in gleichem Verhältnisse wie die meisten übrigen Geschäftszweige an der temporären nationalen Verarmung theilzunehmen. Im Gegentheil zeigt auffallender Weise das Jahr 1874 in seinen überseeischen

Beziehungen zufolge speciell für Philadelphia günstiger Umstände eine wesentlich gesteigerte anstatt der zu erwartenden verminderten Thätigkeit.

Dieser Gewinn lässt sich nur als ein durchaus theilweiser, einseitiger und ausnahmsweiser bezeichnen, indem den durch die kürzlich eröffneten directen Dampferlinien erschlossenen neuen Bezugsquellen und Abzugscanälen Rechnung getragen werden muss.

Was nun die Beisteuerung dieses neuen Vehikels zu der Handelsstatistik Philadelphia's betrifft, so bestätigt die Erfahrung in der erfreulichsten Weise, dass die während der letzten Jahre darauf gerichteten Hoffnungen durchaus nicht zu sanguinisch waren.

Auf der andern Seite zeigt sich in mehreren der älteren Geschäftszweige, zumal in der Importation von Eisenbahnschienen und anderem sowohl neuem wie altem Eisen, dessgleichen in der Ausfuhr von Petroleum ein ganz erheblicher Ausfall; Umstände, welche die Benützung von Segelschiffen und den Frachtenmarkt auf das Unvortheilhafteste beeinflussten.

Diese Ausfälle sind schon aus der Thatsache ersichtlich, dass die Frachtsätze für von hier abgehende Fahrzeuge während des grösseren Theiles von 1874 ungeachtet des bedeutend verringerten Angebotes frachtsuchender, im transatlantischen Handel beschäftigter Schiffe ungewöhnlich gedrückt blieben.

Obgleich sich die europäischen Dampferlinien im Jahre 1874 in ihren finanziellen Resultaten minder erfolgreich erwiesen, als wohl zu wünschen gewesen wäre, was eine natürliche Folge der damals allenthalben bestehenden niedrigen Frachten war, haben sich die in dieser Beziehung gehegten Hoffnungen doch mindestens nach einer Richtung hin vollständig erfüllt, dass nämlich ein nicht geringer Theil der bisher für Rechnung von Handelshäusern in Philadelphia via New-York importirten Waaren diesmal direct hieher gesandt wurde, und dass sich der hiesige Markt vergleichsweise in ausgedehntem Masse an dem Transithandel zwischen dem Westen und Europa sowohl ein- wie ausgehend betheiligte.

Auch lässt sich seit der Eröffnung jener regelmässigen und in jeder Beziehung auf das Befriedigendste durchgeführten Dampfschiffverbindungen eine namhafte Vermehrung unserer Handelsartikel sowohl der Gattung als der Menge nach immer deutlicher wahrnehmen. Von diesem für Philadelphia über den localen Verbrauch hinaus grösstentheils ganz neuen Handel, wie z. B. in Baumwolle, Terpentin, Harz und vielfachen anderen Producten der südlichen und westlichen Staaten, hofft man sich hier allmälig einen grössern Theil anzueignen, so dass schliesslich wohl auch die Segelschifffahrt Vortheil davon erzielen dürfte.

Im Ganzen genommen, war das Jahr 1874 eine arge Enttäuschung der Erwartungen für die Mehrzahl der Handelsleute in den Vereinigten Staaten. Anfangs hatte sich das Publicum weder über die eingetretenen durchgreifenden Entwerthungen eine klare Vorstellung gemacht, noch wollte es an den effectiven Capitalverlust glauben. Es war daher nichts Ungewöhnliches, die Erwartung einer schleunigen Wiederherstellung des Vertrauens, des Credites und des Unternehmungsgeistes zuversichtlich aussprechen zu hören.

Man gab sich nicht die Zeit, die eigentlichen Ursachen der Krisis und der unbesiegbaren Geschäftslosigkeit ausfindig zu machen oder ernstlich an der Herstellung der Mittel zur naturgemässen Wiederbelebung des Handels zu arbeiten; nein, Jedermann liess die Dinge gehen, wie sie eben gingen, und rechnete — bis jetzt freilich umsonst — auf baldige segensreiche Erlösung vermittelst eines weisen Congresses.

Nachstehend folgt eine Uebersicht der Ein- und Ausfuhr der Vereinigten Staaten im Ganzen, sowie speciell der fünf bedeutendsten atlantischen Häfen während des mit 30. Juni endenden Fiscaljahres 1874, im Entgegenhalt zu dem Fiscaljahre 1872,

welches sich zu einem Vergleiche besser eignet, als das in Extremen sich bewegende Jahr 1873:

	Einfuhr			Ausfuhr		
	1872 Dollar	1874 Dollar	Zu- oder Abnahme in 1874 pCt.	1872 Dollar	1874 Dollar	Zu- oder Abnahme in 1874 pCt.
Ver. Staaten	651,970.422	593,552.019	—9	559,448.458	686,484.520	+22·70
Baltimore .	28,868.989	28,897.546	.	18,598.384	28,603.672	+53·80
Boston . .	71,153.025	51,166.740	—28	21,652.375	29,926.591	+38·45
New-Orleans	18,209.200	14,541.602	—20	89,175.506	91,998.307	+3·16
New-York .	426,092.973	396,823.616	—6·87	278,210.165	335,137.196	+20
Philadelphia	20,507.574	25,370.005	+23·50	20,885.818	32,779.236	+57

Aus Obigem erhellt, dass unter den angeführten Häfen Philadelphia allein im Jahre 1874 seinen Import gegenüber dem Vergleichsjahre vergrösserte und zwar um 23½ pCt. Baltimore zeigt keine namhafte Veränderung, wogegen Boston um 28 pCt., New-Orleans um 20 pCt. und New-York um 6·87 pCt. in der Einfuhr zurückging. Anderseits erfreuten sich sämmtliche 5 Häfen eines Zuwachses in der Ausfuhr. Es darf hiebei nicht ausser Acht gelassen werden, dass das Fiscaljahr 1874 neun der Krisis vom September 1873 folgende Monate in sich schliesst.

Die Einfuhrartikel sind so mannigfacher Art, und ganze Classen derselben sind von so geringem Interesse für den Handelsstand im Allgemeinen, dass es zu weit führen würde, dieselben hier ausführlich zu erwähnen. Der Ursprung der Einfuhr-Gegenstände lässt sich in vielen Fällen kaum ermitteln, weil dieselben erst, nachdem sie ein, zwei oder mehr fremde Länder im Transit berührt haben, den schliesslichen Verladungshafen erreichen. Die Dampfer von Liverpool und Antwerpen z. B. bringen Güter, welche fast von allen Ländern Europa's herstammen und da ein Theil der hiesigen Importation Philadelphia vermittelst der englischen und deutschen Dampferlinien via New-York erreicht, so bleibt dem Publicum der Ursprungsort dieser Waaren ganz unbekannt.

Jedenfalls befinden sich darunter österreichisch-ungarische Producte und Fabrikate, aber in welcher Ausdehnung, lässt sich nicht feststellen. Ein directer Import aus österreichisch-ungarischen Häfen findet nicht statt.

Der Gesammtwerth von Philadelphia's Ausfuhr in 1874 ist zwar hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben, allein in Anbetracht der allgemeinen Einschränkung in allen kaufmännischen Bezügen ohne Ausnahme während des genannten Jahres muss selbst die kleinste Steigerung unbedingt als ein günstiges Zeichen für den Fortschritt dieses Platzes betrachtet werden.

Es kommt ferner zu berücksichtigen, dass unsere Stapelartikel fast ausnahmslos, ganz besonders aber Petroleum und Getreide, im Laufe des Jahres eine empfindliche Verringerung ihres Werthes erfuhren, so dass also die Vermehrung der Menge viel grösser war, als aus den gegebenen Zahlen hervorgeht.

Das Zollamt giebt den Werth der hiesigen Waarensendungen nach fremden Ländern im Jahre 1874 folgendermassen an:

Bestimmung	In amerikanischen Schiffen Dollar	In fremden Schiffen Dollar	Zusammen Dollar
Oesterreich-Ungarn	60.837	79.265	140.092
Belgien.	614.144	5,030.623	5,644.767
Brasilien	18.645	.	18.645

Bestimmung	In amerikanischen Schiffen Dollar	In fremden Schiffen Dollar	Zusammen Dollar
Britisch-Westindien	696.699	249.909	946.608
Cuba	1,281.011	94.474	1.375.485
Dänisch-Westindien	1.230	.	1.230
Dänemark	.	229.672	229.672
Holländisch-Westindien	.	35.256	35.256
England	6,431.208	3,700.126	10,131.334
Frankreich	106.072	294.309	400.381
Französisch-Westindien	27.255	.	27.255
Französische Besitzungen in Afrika	13.200	.	13.200
Deutschland	56.144	3,221.657	3,277.801
Gibraltar	76.136	185.698	261.834
Irland	72.522	3,672.527	3,745.049
Italien	110.537	303.634	414.171
Mexico	17.045	.	17.045
Holland	59.016	837.914	896.930
Nova Scotia	16.924	125.500	142.424
Peru	559.147	212.000	771.147
Portugal	11.461	135.273	146.734
Porto-Rico	50.855	87.474	138.329
Russland	202.909	84.133	287.042
Spanien	11.863	70.537	82.400
Schweden	.	26.526	26.526
Columbia	86.415	9.515	95.930
Venezuela	56.377	453.187	509.564

In den Jahren 1870—1874 bezifferte sich der Gesammtwerth der Ausfuhren Philadelphia's wie folgt:

Jahr	In amerikanischen Schiffen Dollar	In fremden Schiffen Dollar	Zusammen Dollar
1874	10,635.652	19,243.259	29,878.911
1873	7,382.905	22,250.281	29,633.186
1872	5,420.591	15,064.212	20,484.803
1871	6,768.431	13,920.120	20,688.551
1870	6,318.479	10,321.999	16,640.478

Der hiesige Export von Lebensmitteln spielt mehr und mehr eine beachtenswerthe Rolle im Welthandel. Dieser Zweig der Ausfuhr zerfällt in zwei Kategorien, nämlich: Brodstoffe, zu welchen Brod, Biscuits, Mais, Maismehl, Hafer, Roggen, Roggenmehl, Weizen, Weizenmehl, Gerste u. s. w. gehören; dann Provisionen, worunter man Schinken, Speck, Rindfleisch, Schweinefleisch, Butter, Käse, Schmalz, Fische, Austern und Gemüse begreift. Diese Ausfuhr erreichte 1874 folgende Werthe:

Bestimmung	Brodstoffe Dollar	Provisionen Dollar
Belgien	1.028.596	343.850
Brasilien	13.070	.
Britisch-Westindien	657.847	105.130
Cuba	33.465	41.398

Bestimmung	Brodstoffe Dollar	Provisionen Dollar
Holländisch-Westindien	24.444	2.993
England	2,624.807	2,788.235
Frankreich	60 303	.
Französisch-Westindien	17.761	3.629
Irland	3,321.798	.
Italien	12.684	66
Nova Scotia	25.830	1.065
Portugal	60.092	.
Porto-Rico	55.388	22.240
Columbia	115	680
Venezuela	223.764	63.433
Im Ganzen	8,159.964	3,372.719
Dagegen in 1873	5,556.846	1,137.882
„ „ 1872	4,100.979	281.954
„ „ 1871	4,148.595	341.382

Die Zunahme in der Ausfuhr von Fleischwaaren ist eine auffallende.

Der Gesammtexport von Petroleum und dessen Producten der Menge und dem Werthe nach, sowie die betreffenden Durchschnittspreise beziffern sich folgendermassen:

Export	1874		1873	
	Gallonen	Dollar	Gallonen	Dollar
Raffinirtes Petroleum	70,810.711	9,366.517	80,166.187	14,967.786
Rohes „	1,614.116	145.939	4,837.394	566.443
Naphtha und Benzin	1,729.862	135.607	1,839.432	199.562
Zusammen	74,154.689	9,648.063	86,843.013	15,733.791

Export	1872		1871	
Raffinirtes Petroleum	47,981.845	11,209.583	51,352.996	12,512.109
Rohes „	7,216.058	1,192.090	3,833.979	673.906
Naphtha und Benzin	1,158.165	168.106	714.615	71.880
Zusammen	56,356.068	12,569.779	55,901.590	13,257.895

Durchschnittspreise	1874 pr. Gallone Cents	1873 pr. Gallone Cents	1872 pr. Gallone Cents	1871 pr. Gallone Cents
Raffinirtes Petroleum	13·225	18·671	23·560	24·365
Rohes „	9·042	11·710	16·526	17·577
Naphtha und Benzin	7·840	10·849	4·511	10·051

Die Ausfuhr des Jahres 1874 vertheilt sich ihrer Bestimmung nach wie folgt:

Bestimmung	Raffinirtes Petroleum Gallonen	Raffinirtes Petroleum Dollar	Rohes Petroleum Gallonen	Rohes Petroleum Dollar	Naphtha und Benzin Gallonen	Naphtha und Benzin Dollar
Oesterreich-Ungarn	1,145.852	140.092	.	.	.	.
Belgien	22,188.497	2,905.098	.	.	133.561	8.685
Dänemark	1,709.428	229.672	.	.		.
England	3,523.310	473.325	.	.	135.926	11.214

Bestimmung	Raffinirtes Petroleum Gallonen	Dollar	Rohes Petroleum Gallonen	Dollar	Naphtha und Benzin Gallonen	Dollar
Irland	2,141.177	289.780	.	.	430.681	36.872
Britisch-Westindien	111.944	19.457	.	.	.	.
Frankreich	493.193	59.196	1,608.456	145.439	766.268	57.042
Französ. Besitzungen in Westindien	9.820	2.070	.	.	.	.
Französ. Besitzungen in Afrika	110.000	13.200	.	.	.	.
Deutschland	25,536.905	3,364.941	.		157.635	12.800
Italien	2,895.481	392.285	.	.	.	.
Holland	6,743.698	896.430	5.660	500	.	.
Portugal	553.430	78.971	.	.	.	.
Russland	884.983	135.954	.	.	.	.
Spanien	623.679	80.606	.	.	18.881	1.794
Cuba	5.946	1.222	.	.	.	.
Schweden	149.555	19.326	.	.	86.910	7.200
Venezuela	10.249	1.854	.	.	.	.
Nova Scotia	84	15	.	.	.	.
Porto-Rico	18.950	3.755	.	.	.	.
Gibraltar	1.954.530	259.268	.	.	.	.
Zusammen	70,810.711	9,366.517	1,614.116	145.939	1,729.862	135.607

Diese Sendungen vertheilen sich auf nachstehende Häfen:

Antwerpen	21,717.309 Gallonen	Barcelona	213.419 Gallonen
Bremen	16,564.301 „	Civitavecchia	208.890 „
Hamburg	4,316.327 „	Bristol	206.896 „
Rotterdam	3,521.412 „	Belfast	201.748 „
London	3,159.898 „	Königsberg	199.435 „
Cork	3,140.424 „	Dublin	189.492 „
Stettin	2,278.400 „	Hull	181.522 „
Gibraltar	2,020.208 „	Aarhuus	141.480 „
Genua	1,287.441 „	Wismar	140.490 „
Hâvre	1,216.862 „	Gothenburg	139.750 „
Triest	1,021.651 „	La Rochelle	124.454 „
Copenhagen	947.414 „	Oran	110.000 „
Amsterdam	905.920 „	Palermo	103.386 „
Kronstadt	894.883 „	Pozzuoli	99.102 „
Helsingör	597.532 „	Gefle	91.315 „
Lissabon	532.410 „	Livorno	90.270 „
Bordeaux	491.956 „	Vigo	86.339 „
Venedig	451.647 „	Britisch-Westindien	66.158 „
Marseille	449.574 „	Spanisch-Westindien	16.804 „
Dünkirchen	438.859 „	Vianna do Castello	15.000 „
Danzig	381.875 „	Jamaica	11.000 „
Rostock	367.636 „	Sta. Lucia	9.000 „
Santander	344.802 „	Laguayra	4.250 „
Neapel	342.163 „	Martinique	3.810 „
Lübeck	309.846 „	Porto-Rico	1.990 „
Liverpool	271.489 „		

Die Gesammtverschiffungen von Petroleum und dessen Producten bezifferten sich in den Jahren 1868—1874 folgendermassen:

1868 . . .	40,505.620 Gallonen	1872 . . .	56,356.068 Gallonen
1869 . . .	33,145.155 „	1873 . . .	86,843.013 „
1870 . . .	49,889.737 „	1874 . . .	74.154.689 „
1871 . . .	55,901.590 „		

Ausser Petroleum, Cerealien und anderen Erzeugnissen des Ackerbaues und der Viehzucht sind es vorab die nachstehenden Artikel, deren Wichtigkeit für den Export Philadelphia's von Jahr zu Jahr sich steigert:

Waarengattung		Ausfuhr in 1874	
		Menge	Werth, Dollar
Baumwolle	Pfund	14,298.118	2.167.981
Leder		?	315.568
Leinkuchen	„	18,267.882	374.353
Hadern	„	97.235	6.649
Reis	„	66.918	2.115
Stärke	„	64.556	3.935
Sirup	Gallonen	526.601	126.257
Talg	Pfund	9,126.657	738.704
Blättertabak	„	9,878.159	997.715
Wachs	„	17.467	5.700

Die directen Abladungen von hier nach Oesterreich-Ungarn beschränken sich auf Petroleum allein, und zwar geht dieses lediglich nach Triest. Im Jahre 1874 wurden dahin 10 verschiedene Ladungen abgefertigt, von denen aber nur eine, bestehend in 116.479 Gallonen für 13.257 Dollar, unter nationaler Flagge ging. Von den übrigen 9 Ladungen entfallen 4 auf die amerikanische, 3 auf die italienische, je 1 auf die deutsche und englische Flagge.

Im Jahre 1874 haben von hier folgende Clarirungen nach dem Auslande stattgefunden:

Flagge	Schiffe	Tonnen	Werth der Ladungen, Dollar
Amerikanische	443	267.029	10.635.652
Oesterreichisch-ungarische	11	5.724	288.772
Belgische	13	29.603	2,217.422
Britische	303	168.494	8.932.755
Dänische	5	1.903	84.989
Holländische	6	1.890	105.916
Französische	1	493	39.000
Deutsche	111	72.353	2.871.283
Italienische	52	24.903	1,413.813
Portugiesische	8	2.123	105.583
Russische	17	9.751	473.989
Spanische	9	5.849	231.608
Schwedisch-norwegische	125	57.850	2,481.129
Im Ganzen	1104	647.965	29,881.911

Die Clarirungen von 1873, welche an Schiffzahl und Tonnengehalt eine Steigerung von ca. 25 pCt. im Vergleiche zum Vorjahre aufwiesen, bezifferten sich auf 1123 Schiffe von 596.364 Registertonnen; dabei war 1873 das lebhafteste Jahr, welches Philadelphia in maritimer Beziehung jemals gehabt hat.

Vor dem Jahre 1872 hat, soviel bekannt, kein österreichisch-ungarisches Schiff (zwischen 1866 und 1872 sicherlich keines) den hiesigen Hafen besucht. In den Jahren 1872 und 1873 kamen deren je 10 theils in Ladung, theils in Ballast hieher und nahmen in den meisten Fällen Getreide als Rückfracht.

Die Frachten sind in den amerikanischen Häfen oft plötzlichen und belangreichen Fluctuationen unterworfen; die Erfahrung hat übrigens dargethan, dass sich dieselben hierorts in der Regel etwas günstiger als in New-York und Baltimore stellen, wesshalb es auch nicht mehr zu den Ausnahmen gehört, dass Schiffe von New-York, Hampton-Roads, Sandyhook, Tybee u. s. w. nach Philadelphia versegeln, um hier zu laden.

Aus diesem Grunde kommen europäische Schiffsrheder in neuerer Zeit mehr und mehr zu der Ueberzeugung, dass es in ihrem Interesse liegt, ihre Schiffe, welche in Ballast frachtsuchend nach den Vereinigten Staaten segeln, das Delaware-Breakwater anlaufen zu lassen, um daselbst ihre Orders zu erhalten.

Das Anlaufen des Breakwater ist für die Schiffe mit keinen Kosten verknüpft und die Capitäne können auf telegraphischem Wege oder durch eine Eisenbahnreise von einigen Stunden nach Philadelphia sich mit Leichtigkeit über den Stand der Dinge unterrichten und in Kürze die ihnen bequemste und vortheilhafteste Befrachtung von hier oder einem der anderen Häfen abschliessen.

Es dürfte auch den meisten Rhedern in Europa bis jetzt vielleicht noch nicht bekannt sein, dass viele der hiesigen Abgaben neuerdings wesentlich ermässigt worden sind und dass in dieser Beziehung Philadelphia gegenwärtig beachtenswerthe Vorzüge vor den Nachbarhäfen besitzt.

Schliesslich wäre noch hervorzuheben, dass die Ansicht, Philadelphia sei zur Winterzeit den von See kommenden Schiffen nicht zugänglich, eine durchaus irrthümliche ist. Wie die Erfahrung lehrt, wird durch die erfolgreiche Thätigkeit der drei mächtigen städtischen Eisboote die Eisgefahr in milden Wintern mit Leichtigkeit gehoben und in ungewöhnlich strengen Wintern wesentlich vermindert, so dass auch in dieser Hinsicht Philadelphia gegen New-York und Baltimore keineswegs zurücksteht.

Das Jahr 1874 war für die maritimen Interessen kein segensreiches. Zwar eröffnete dasselbe mit einigermassen lohnenden Frachtsätzen und versprach dauernd gute Resultate, die sich aber nicht erfüllten, weil die allgemeine Geschäftsstille auch in dieser Richtung ihren lähmenden Einfluss geltend machte und wegen der allmäligen Werthreduction der meisten Waaren die Tendenz des Frachtenmarktes folgerichtig eine nachgebende bleiben musste.

Dessenungeachtet sandten viele europäische Rheder in Ermanglung einträglicherer Beschäftigung ihre Fahrzeuge auf gut Glück nach den Vereinigten Staaten; und trotz der spärlichen Erfolge wurden diese Versuche im Laufe der Saison in der Hoffnung einer nahe bevorstehenden Besserung der Dinge wiederholt, ohne jedoch zu mehr ermuthigenden Resultaten zu führen.

Die Petroleumfrachten verfolgten, geringe Steigerungen von kurzer Dauer ausgenommen, durchweg eine fallende Richtung und gingen von 7 s. bis 7 s. 6 d. auf 3 s. 6 d. bis 3 s. 9 d. für 42 Gallonen raffinirtes Oel, nebst 5 pCt. nach directen Häfen in England oder zwischen Havre und Hamburg, zurück. Für Weizen und Mais zahlte man anfänglich ca. 8 s. 6 d. und schliesslich 4 s. 6 d. pr. Quarter nach dem Vereinigten Königreich.

Selbst zu diesen reducirten Notirungen bewegte sich das Befrachtungsgeschäft ungewöhnlich schleppend, theils wegen des zu grossen Angebotes frachtsuchender

Schiffe, theils infolge der Ueberfüllung der europäischen Petroleummärkte und der reichen Getreideernte in England und anderen Ländern. Erst im December machten sich wieder leise Symptome einer Besserung bemerkbar und man trat in das neue Jahr mit der Hoffnung auf eine möglicherweise langsame, aber anhaltende Besserung der Frachten ein.

Wirthschaftliche Verhältnisse der Präsidentschaft Bombay.

Bombay. Während des Finanzjahres 1874/75*) wurden in der Präsidentschaft keine neuen Eisenbahnbauten in Angriff genommen.

Die dem öffentlichen Betriebe übergebenen Linien in einer Länge von 1735¾ engl. Meilen sind folgende:

	Fahrlänge engl. Meilen	Spurweite Fuss engl.	Spurweite Zoll engl.
Great India-Peninsular-Railway (mit 5 pCt. Garantie der Regierung)	1273	5	6
Mopani, Zweiglinie dieser Bahn	12¼	5	6
Bombay-Baroda- und Central India-Bahn	389	5	6
Dakore-Zweiglinie	18½	5	6
Patri-Staatsbahn	22	5	6
Staatsbahn des Gaekwars von Baroda, Miagaon-Dubhoi-Strecke	21	2	6

Zu obigen Linien kommen noch folgende Staatsbahnen hinzu, welche als ausserhalb der Präsidentschaft gelegen angesehen werden:

	Fahrlänge engl. Meilen	Spurweite Fuss engl.	Spurweite Zoll engl.
Jallam-Khamgaum, Berar-District	8	5	6
Budnaira-Oomrawutti-, Berar-District	5½	5	6
Staatsbahn des Nizam, Wadi-Hyderabad	120	5	6
Wurdha-Hingunghat	19	5	6

Die Staatsbahn des Gaekwars mündet bei Khundwa in die Great India-Peninsular-Linie ein, und ist erst theilweise dem Verkehr zugänglich; wenn aber einmal vollendet, wird sie die wichtige Militärstation Mhow mit den andern südlichen Bahnen in Verbindung bringen, während anderseits Indor, die Residenzstadt des Fürsten Holkar, ebenfalls durch eine Zweigbahn in directe Verbindung mit den Bahnlinien Indiens gebracht werden soll.

Die Great India-Peninsular-Bahn, die zweitgrösste an Ausdehnung, aber ihrer Bedeutung nach vielleicht die erste in ganz Indien, lieferte in 1874 gegenüber dem Vorjahr folgende Betriebsresultate:

	1873 Rupien**)	1874 Rupien	Zu- oder Abnahme in 1874 Rupien
Einnahmen	18,851.120	20,165.972	+1,314.852
Ausgaben	12,081.128	11,932.583	—148.545
Reingewinn	6,769.992	8,233.389	+1,463.397

*) Das Finanzjahr der Regierung von Britisch-Indien reicht vom 1. April des einen bis zum 31. März des andern Jahres.

**) 1 Rupie = 1 fl. ö. W.

Das höhere Erträgniss des Jahres 1874 ist fast ganz dem Waarentransporte zu verdanken, während der Personenverkehr merkwürdigerweise einen Rückgang zeigt, der wohl zum Theil daher rühren dürfte, dass in 1874 die Wallfahrten nach den heiligen Ortschaften und zu den Götzenbildern der Hindus, entlang den Bahnlinien, weniger zahlreich als in den Vorjahren waren; denn die Abnahme in der Anzahl der Reisenden zeigt sich hauptsächlich bei der III. und IV. Wagenclasse.

Von jenen Gütern, welche für den Eisenbahntransport von hervorragender Wichtigkeit sind, bezifferte sich das Frachterträgniss in den 2 Vergleichsjahren wie folgt:

Waarengattung	1873 Rupien	1874 Rupien	Zu- oder Abnahme in 1874 Rupien
Rohe Baumwolle	3,511.453	4,246.574	+735.121
Getreide	1,960.011	2,107.222	+147.211
Leinsamen	290.505	815.770	+525.265
Salz	895.029	755.394	—139.635
Baumwollzeuge und derlei Garne	774.333	732.911	—41.422
Metalle	575.755	717.418	+141.663
Früchte	437.612	477.972	+40.360
Opium	379.928	431.304	+51.376
Bauholz	287.427	209.772	—77.655
Zusammen	9,112.053	10,494.337	+1,382.284

Infolge der allmäligen Vermehrung von Pressen zum Verpacken der Baumwolle im Innern des Landes und längs den Eisenbahnlinien kommt jetzt der grösste Theil dieser Waare vollkommen zur Verschiffung hergerichtet, und nicht mehr, wie früher, in losen Ballen, welche gewöhnlich vor der Verladung erst noch gepresst wurden, hier in Bombay an.

Das Verhältniss pr. Hundert der Ausgaben zu den Einnahmen auf den Bahnlinien während des Jahres 1874 war 65·8 Rupien, und die Spesen pr. Bahnmeile engl. beliefen sich auf 3·31 Rupien.

Die Staatsbahn des Nizam, die wichtigste Zweiglinie der Great India-Peninsular-Bahn, ist für Rechnung der Regierung des Nizam durch die Great India-Peninsular-Gesellschaft ausgebaut und im October 1874 in Betrieb gesetzt worden; sie bringt die Hauptstadt des Nizam, Hyderabad (Deccan), mit den übrigen Bahnlinien Indiens in Verbindung.

Ueber die möglichen Betriebsresultate dieser Bahn, deren Eröffnung mit Ungeduld erwartet wurde, lässt sich derzeit noch kein massgebendes Urtheil abgeben, aber Thatsache ist, dass schon jetzt der Waaren- und Personenverkehr sich fühlbar steigert.

Die Verwaltung der Staatsbahn des Nizam hat vor einiger Zeit für $1/2$ Mill. Pfd. Sterling Prioritäten auf der Londoner Börse in Umlauf setzen lassen, mit Garantie von 6 pCt. Zinsen durch die Regierung des Nizam. Dies erscheint insofern als eine bemerkenswerthe Thatsache, als es das erste Beispiel dieser Art bildet, wo eine Emission von Werthtiteln durch einen Native-Staat garantirt wird.

Die Bombay-Baroda- und Central India-Eisenbahn durchschneidet in ihrer ganzen Länge die sehr fruchtbare Gegend Guzerat, und bildet das erste Glied in der Kette der Schienenwege, welche zur Verbindung von Bombay mit den Nordwestprovinzen hergestellt werden sollen.

Die Bruttoeinnahmen dieser Bahn pro 1874 betrugen 5,858.414 Rupien, wovon auf den Personenverkehr allein 2,218.882 Rupien entfallen. Nachstehende Zahlen zeigen im Einzelnen das Frachterträgniss von den bedeutendsten Gegenständen des Transportes:

Waarengattung	1873 Rupien	1874 Rupien	Zu- oder Abnahme in 1874 Rupien
Salz	173.880	181.790	+7.910
Rohe Baumwolle	840.590	973.931	+133.341
Baumwollzeuge und derlei Garne	238.043	257.816	+19.773
Früchte, Gemüse etc.	291.309	281.583	—9.726
Zucker und Jagree (Zuckersyrup)	307.834	307.640	—194
Getreide und Sämereien	256.325	268.044	+11.719
Metalle	66.499	85.850	+19.351
Wolle	68.738	55.737	—13.001
Tabak	62.564	89.428	+26.864
Zusammen	2,305.782	2,501.819	+196.037

Die Ausgaben der Gesellschaft während des Jahres 1874 beliefen sich auf 3,053.216 Rupien oder 52·12 pCt. der Brutto-Einnahmen. Die Kosten pr. Bahnmeile betrugen ca. 47·12 pCt.

Um das Bahnnetz der Westküste Indiens zu vervollständigen, erachtet man hauptsächlich die Verlängerung der Bombay-Baroda- und Central-India-Bahn nach dem Nordwesten für nöthig, um Bombay mit Agra und den umliegenden Gegenden in nähere Berührung zu bringen.

Der erste Contract zur Lieferung indischer Kohlen für Eisenbahnen auf dieser Seite der Halbinsel wurde während des Jahres 1874 von der Nerbudda-Kohlengesellschaft mit der Great India-Peninsular-Railway-Company abgeschlossen. Der stipulirte Preis ist 9—12 Rupien pr. englische Tonne von 20 Cwt. Es ist klar, dass die Benützung einheimischer Kohlen einen bedeutenden Einfluss auf die Betriebskosten der Bahngesellschaften in Indien ausüben muss und zu günstigeren Jahresausweisen führen wird.

Was den Handel der Präsidentschaft und der Stadt Bombay in der Jahresperiode vom 1. April 1874 bis 31. März 1875 anbelangt, so ist vorerst zu bemerken, dass in keinem der hauptsächlichsten Handelsartikel aussergewöhnliche Schwankungen stattfanden. Man hält dafür, dass der Handel Bombay's auf einer gesunden und nutzbringenden Grundlage ruhte. Wohlfeile Nahrungsmittel trugen hiezu das Ihrige bei, während durch eine vermehrte Production von Baumwolle, die zu lohnenden Preisen Absatz fand, die Wohlfahrt der Landbevölkerung gehoben wurde.

Der Gesammtwerth der während des Finanzjahres 1874/75 auf dem Seewege im Hafen von Bombay ein- und von da ausgeführten Waaren, jedoch mit Ausschluss von Baarschaft und Vorräthen des Staates, betrug 471,620.702 Rupien, was einer Vermehrung von 10 pCt. gegenüber dem Vorjahre gleichkommt. Diese Werthsumme des auswärtigen Handels vertheilt sich also:

Einfuhr.

Waaren	127,428.625 Rupien	
Edelmetalle	47,289.335 „	
		174,717.960 Rupien

Ausfuhr.

Waaren	240.284.446 Rupien	
Edelmetalle	7,491.999 „	
		247,776.445 „
Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr		73,058.485 Rupien

Der Rest von 49,126.297 Rupien betrifft den Handel mit anderen Häfen dieser Präsidentschaft. Gegenüber dem Vorjahre hat sich bei der Einfuhr eine Zunahme an Waaren um 2,800.000 Rupien, und an Edelmetallen um 12,900.000 Rupien ergeben. Auch die Waarenausfuhr ist um nahezu 30 Mill. Rupien gestiegen, der Export von Edelmetallen jedoch hat sich verringert; ein Umstand, der angesichts des so bedeutend vermehrten Waarenexportes nicht auffallend erscheint.

Die Einfuhr aus fremden Häfen und der Export dahin stellen sich mit Rücksicht auf die betheiligten Gebiete und im Vergleich zu den Ergebnissen des Vorjahrs folgendermassen dar:

E i n f u h r.

			Im Jahre 1874/75	
Provenienz	1873/1874 Rupien	1874/1875 Rupien	Zunahme Rupien	Abnahme Rupien
Grossbritannien und Suez . .	101,740.872	115,302.913	13,562.041	.
Oesterreich-Ungarn	835.353	888.800	53.447	.
Frankreich	94.164	775.163	680.999	.
Italien.	1,654.377	949.836	.	704.541
Andere Länder Europa's. . .	19.024	40.907	21.883	.
Ostküste von Afrika	1,784.981	1,274.787	.	510.194
Aegypten	50	95.150	95.100	.
Mauritius	4,342.755	4,498.358	155.603	.
Vereinigte Staaten von Amerika	339.541	664.574	325.033	.
Aden	1,601.320	1,352.365	.	248.955
Rothes Meer	3,561.241	3,647.272	86.031	.
Ceylon	688.990	712.848	23.858	.
China	20,765.755	21,897.689	1,131.934	.
Mekran und Sonmeanee . . .	174.702	131.443	.	43.259
Persischer Golf	7,613.411	8,273.456	660.045	.
Straits Settlements (Meerenge von Singapore)	1,444.652	1,358.812	.	85.840
Andere Gebiete Asiens . . .	854	254	.	600
Australien	507.355	188.183	.	319.172
Cutch u. Cattywar (Hindustaaten)	10,766.661	11,638.385	871.724	.
Goa, Damaun und Diu (portugiesische Besitzungen) . .	653.584	676.466	22.882	.
Foreign Konkan (unter einheimischen Fürsten)	340.947	348.176	7.229	.
Pondichéry und Mahé (französische Besitzungen) . . .	43.305	2.123	.	41.182
	158,973.894	174,717.960	17,697.809	1,953.743
		Zunahme . .	15,744.066	

A u s f u h r.

			Im Jahre 1874/75	
Bestimmung	1873/74 Rupien	1874/75 Rupien	Zunahme Rupien	Abnahme Rupien
Grossbritannien und Suez . .	100,162.159	106,464.955	6,302.796	.
Oesterreich-Ungarn	7,963.526	9,604.507	1,640.981	.
Frankreich	10,402.076	22,919.057	12,516.981	.
Deutschland	338.356	1,773.240	1,434.884	.

Bestimmung	1873/74 Rupien	1874/75 Rupien	Im Jahre 1874/75 Zunahme Rupien	Abnahme Rupien
Niederlande	2,278.106	.	.	2,278.106
Italien	5,797.198	5,137.011	.	660.187
Malta	31.977	153.895	121.918	.
Russland	565.592	1,415.951	850.359	.
Spanien	303.480	13.825	.	289.655
Europäische Türkei	54.285	38.237	.	16.048
Andere Länder Europa's	.	65	65	.
Ostküste von Afrika	2,452.001	2,903.107	451.106	.
Aegypten	540.034	5.981	.	534.053
Mauritius	1,814.599	776.293	.	1,038.306
Vereinigte Staaten von Amerika	860.612	1,787.713	927.101	.
Aden	3,601.965	3,666.247	64.282	.
Rothes Meer	2,147.669	2,007.721	.	139.948
Ceylon	1,806.494	1,551.891		254.603
China	61,814.994	66,959.548	5,144.554	.
Japan	2.286	6.728	4.442	.
Java	1.171	9.400	8.229	.
Laccadives- und Maldives-Inseln	48.799	44.935	.	3.864
Mekran und Sonmeanee	135.037	105.642	.	29.395
Persischer Golf	9,379.725	10,266.753	887.028	.
Straits Settlements	2,175.017	2,067.712	.	107.305
Asiatische Türkei	488	.	.	488
Australien	19.276	36.333	17.057	.
Cutch und Cattywar	5,475.360	7,203.379	1,728.019	.
Goa, Damaun und Diu	634.764	759.869	125.105	.
Konkan	73.128	92.351	19.223	.
Pondichéry und Mahé	31.670	4.099	.	27.571
	220.911.844	247,776.445	32,244.130	5.379.529
			Zunahme . . 26,864.601	

Die hauptsächlichsten Gegenstände der Einfuhr ergaben in beiden Jahren folgende Werthe:

Waarengattung	1873/74 Werth, Rupien	1874/75 Werth, Rupien
Kleider und Kleiderstoffe	1,683.012	2,069.542
Waffen und Munition	235.737	310.883
Kerzen	171.589	112.858
Uhren	94.418	168.415
Kohlen	4,482.337	4,378.753
Kaffee	124.723	21.864
Rohe Baumwolle	9,710.568	10,808.200
Baumwollzwirn und Garn	6,890.758	7,565.560
Baumwollgewebe	47,890.252	42,692.654
Farbwaaren und Farbstoffe	1,208.336	1,308.816
Feuerwerksgegenstände	221.045	351.694
Leinenwaaren	277.908	216.872
Glaswaaren	1,465.975	1,550.153
Getreide und Hülsenfrüchte	338.061	280.983

Waarengattung	1873/74 Werth, Rupien	1874/75 Werth, Rupien
Gummi	816.329	761.452
Elfenbein und Waaren daraus	1,873.684	1,257.338
Jute	33.560	70.005
Spirituosen	1,328.938	1,324.561
Wein und Liqueure	1,224.534	1,312.101
Zündwaaren	158.503	228.386
Maschinen und Mühlwerke	3,545.774	5,115.209
Kupfer	895.888	2,224.620
Messing	718.472	1,197.055
Eisen	2,216.854	3,782.140
Stahl	43.728	192.980
Zinn	352.118	214.128
Oel	362.686	410.722
Papierwaaren	1,677.176	1,443.590
Provisionen	3,209.937	2,831.655
Eisenbahnmaterialien	840.174	590.872
Rohseide	6,978.238	7,687.772
Seidenstoffe	2,691.931	3,132.914
Zucker und Candis	5,217.457	4,837.059
Thee	1,092.522	1,052.109
Tabak	156.207	164.591
Rohe Schafwolle	866.061	770.458
Schafwollwaaren	2,327.728	2,012.575

Bei der Ausfuhr des Jahres 1874/75 hat in dem Werthe der Hauptartikel gegenüber dem Vorjahre folgende Zu- oder Abnahme stattgefunden:

Waarengattung	1873/74 Rupien	1874/75 Rupien	Im Jahre 1874/75 Zunahme Rupien	Im Jahre 1874/75 Abnahme Rupien
Rohe Baumwolle	79,604.103	88,581.147	8,977.044	.
Farben und Farbstoffe	492.153	618.786	126.633	.
Opium	108.790	213.500	104.710	.
Sämereien	1,826.191	2,678.927	852.736	.
Bearbeitete Wolle	594.883	645.494	50.611	.
Getreide und Hülsenfrüchte	1,825.377	726.561	.	1,098.816
Häute	1,469.375	851.256	.	618.119
Elfenbein	1,144.246	832.677	.	311.569
Rohe Schafwolle	6,789.398	6,136.839	.	652.559

Die Ausfuhr von roher Baumwolle aus Bombay gestaltete sich in der 10jährigen Periode von 1865/66 bis 1874/75 wie folgt:

Finanzjahr	Nach fremden Häfen Menge, Pfd. engl.	Nach fremden Häfen Werth, Rupien	Nach Grossbritannien Menge, Pfd. engl.	Nach Grossbritannien Werth, Rupien
1865/66	527,065.714	255,341.791	505,057.882	245,612.290
1866/67	276,913.646	119,996.631	261,647.596	113,429.344
1867/68	445,494.788	155,571.474	392,252.587	137,469.780
1868/69	493,144.134	149,720.619	398,078.285	120,779.846

Finanzjahr	Nach fremden Häfen Menge, Pfd. engl.	Werth, Rupien	Nach Grossbritannien Menge, Pfd. engl.	Werth, Rupien
1869/70	384,691.169	141,977.010	311,364.293	114,866.529
1870/71	433,061.674	156,210.658	354,776.644	130,208.431
1871/72	533,459.670	146,266.548	378,115.994	103,672.821
1872/73	320,204.354	99,677.226	233,543.804	72,871.958
1873/74	390,910.558	106,980.943	288,987.048	79,565.278
1874/75	501,477.439	126,194.035	347,912.723	87,334.191

Die Befürchtung, dass infolge der in Deutschland stattgefundenen Einführung der Goldwährung Massen von Silber auf den hiesigen Markt geworfen würden, verursachte, dass der Wechselcours auf London in's Sinken kam.

Silber war in London so billig zu beschaffen, dass es zeitweise hieher verschifft und hier gemünzt werden konnte. Die Rupie kam den Importeuren von Silber infolge dessen nicht theurer als auf 1 s. 9½ d. zu stehen, und die hiesigen Wechselbanken konnten Wechsel auf London zu niedrigen Raten kaufen.

Während des Jahres 1874/75 standen auch die Schiffsfrachten niedrig, so dass die Exporteure im Stande waren, bessere Rupienpreise für Baumwolle, den hauptsächlichsten Ausfuhrartikel dieser Präsidentschaft, anzulegen, was natürlich den Producenten ebenfalls zugute kam. Da der Handel China's im genannten Jahre nicht besonders befriedigend sich gestaltete, so wurde dadurch Indien das beste Absatzgebiet für Silber.

Die diesfällige Einfuhr in Bombay von fremden Häfen allein betrug 34,458.620 Rupien, während an Gold nur ein Betrag von 12,496.034 Rupien importirt wurde. Im Vergleich zum Vorjahre ist der Import von Silber um 10,539.776 Rupien, derjenige von Gold um 2,385.719 Rupien gestiegen.

Die Ausdehnung des Exporthandels erklärt zum grössten Theil die starke Nachfrage nach Edelmetallen, und die allgemeine Wohlfahrt des Landes erlaubt den Eingebornen, sich mehr Gold- und Silberschmuck anzuschaffen; eine ihnen eigenthümliche Gewohnheit, wenn sie über Ersparnisse zu verfügen haben. Herrscht dagegen Noth im Lande, so wandern die Geschmeide der Frauen und Kinder in den Schmelztiegel der Münzstätte.

In guten Jahren sind Schmucksachen von Gold und Silber sehr gesucht, weil die niedern Volksclassen nicht genügend civilisirt sind, um den Werth einer fruchtbringenden Anlage ihrer Gelder einzusehen. Eine noch andere Art der Nutzbarmachung vorräthiger Baarschaft besteht in der Anschaffung von Kupfergeschirr für Haushaltungszwecke.

Man nimmt an, dass aus Deutschland Silber im Werthe von ca. 5 Mill. fl. nach Bombay gelangte; und da man weiss, dass noch ein bedeutenderes Quantum von dort Abfluss sucht, so ist als natürliche Folge zu erwarten, dass die Silberpreise für längere Zeit niedrig bleiben werden.

Von dem Gesammtwerth der Einfuhr nach der Präsidentschaft Bombay im Jahre 1874/75 (ausschliesslich der Edelmetalle) entfallen auf: fremde Häfen 115,740.674 Rupien, Häfen in Britisch-Indien 25,935.211 Rupien, Häfen fremder Colonien in Indien 12,954.750 Rupien.

Der Import aus Häfen in Britisch-Indien bestand hauptsächlich in Getreide und Hülsenfrüchten (meistens Reis von Calcutta) im Werthe von 2,900.000 Rupien, Säcken und Packzeug aus Jute und ähnlichen Faserstoffen (ebenfalls von Calcutta) für 3,300.000 Rupien, Oel (hauptsächlich vegetabilischem) für 1,600.000 Rupien, Lebensmitteln, geläuterter oder gesottener Butter, Specereien etc. für 2,225.000 Rupien, Bauholz (meistens von Burmah) für 2,400.000 Rupien, roher Schafwolle für 2,575.000 Rupien.

Mit Ausnahme von Wolle, welche meistens hier gereinigt und für den Export hergerichtet wird, sind die anderen Artikel zum grössten Theil für den hiesigen Consum bestimmt; einige, wie Säcke u. dgl., dienen zur Verpackung von Baumwolle, Getreide, Sämereien und derartigen Handelswaaren.

Von dem Werthe der Einfuhr aus fremden indischen Häfen entfällt der grösste Theil auf Baumwolle aus Staaten eingeborener Fürsten, welche zum Verkauf nach Bombay gesendet und von hieraus verschifft wird. Ausserdem umfasste dieser Import Früchte und Gemüse, Lebensmittel, Holz (meistens Brennholz).

Was den Import aus dem Auslande betrifft, so beziffert sich der Werth der Hauptartikel wie folgt: Kleider und Kleidungsstoffe 2,100.000 Rupien, Kohlen 4,375.000 Rupien, Eisen- und Stahlwaaren 1,275.000 Rupien, Kupfer, Eisen, verarbeitete Metalle 7,500.000 Rupien, Maschinen und Maschinentheile 5,100.000 Rupien, rohes Elfenbein 1,175.000 Rupien, Schmuckwaaren 1,650.000 Rupien, Seidenstoffe 3,150.000 Rupien, Rohseide 7,700.000 Rupien, Wollenwaaren 2,000.000 Rupien, Baumwollstoffe 42,675.000 Rupien, Baumwollzwirn und Garn 7,575.000 Rupien, Papier und derlei Artikel 1,450.000 Rupien, Lebensmittel 2,625.000 Rupien, Zucker und Candis 4,825.000 Rupien, Thee 1,000.000 Rupien, Getränke 3,225.000 Rupien.

Die Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn ist in erfreulicher Zunahme begriffen; der diesfällige Werth betrug in 1874/75 888.400 fl., gegen 564.025 fl. in 1870/71; es hat also innerhalb 4 Jahren eine Wertherhöhung um 324.375 fl. stattgefunden.

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel in 1874/75 waren: Baumwollzwirn und Garn für 195.350 fl., Farbstoffe für 152.556 fl., Papier und derlei Waaren für 147.022 fl., Seidenstoffe für 83.473 fl., Baumwollstoffe für 66.370 fl., Glaswaaren für 47.273 fl., Kleiderwaaren für 25.656 fl., Eis für 25.500 fl.

Von dem bereits angegebenen Werthe der Waarenausfuhr pr. 240,284.446 Rupien entfallen 220,854.454 Rupien auf den Verkehr mit dem Auslande, d. h. mit anderen als fremden indischen Häfen. Darunter sind begriffen: Baumwolle für 128,335.791 Rupien, Opium (meistens nach China) für 64,227.712 Rupien, rohe Schafwolle für 6,150.926 Rupien, Oelsamen für 5,773.282 Rupien, Getreide und Hülsenfrüchte für 4,996.256 Rupien.

England ist immer noch der grösste Abnehmer für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen und rohe Schafwolle, seit den letzten Jahren nehmen aber auch die continentalen Häfen, vorzüglich Marseille, Venedig und Triest, einen lebhaften Antheil an diesem Zweige des diesseitigen Exporthandels, was durch den schnellen und wohlfeilen Transport via Suez-Canal ermöglicht wird. Es ist alle Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden, dass diese Absatzgebiete allmälig eine grössere Bedeutung gewinnen werden.

Baumwolle überragt alle anderen Artikel der hiesigen Ausfuhr an Wichtigkeit, und ist diesem indischen Producte, dessen Qualität von Jahr zu Jahr besser wird, der europäische Markt fest gesichert, trotz der ernsten Concurrenz, welche von Amerika seit Beendigung des Bürgerkrieges ausgeht.

Jedes Jahr ist Zeuge von Verbesserungen in den Maschinen zur Reinigung und Verpackung der Baumwolle, und man kann nun ohne Besorgniss sein, es möchte die indische Baumwolle durch die amerikanische von den Märkten Europa's verdrängt werden.

Der Baumwollexport des Jahres 1874/75 war der grösste seit 1871/72, und die Qualität des Artikels fiel im Ganzen zur Befriedigung der Spinner aus. Die folgende Tabelle zeigt die diesfälligen Ergebnisse in den Jahren 1870/71—1874/75, und es verdient hier besondere Erwähnung, dass Oesterreich-Ungarn mit seinem Bedarf an diesem Stapelproducte Indiens den dritten Rang unter den Bezugsländern einnimmt.

Jahr	England Menge, Pfd.	England Werth, Rupien	Frankreich Menge, Pfd.	Frankreich Werth, Rupien	Oesterreich-Ungarn Menge, Pfd.	Oesterreich-Ungarn Werth, Rupien
1870/71	354,776.644	130,301.431	17,968.224	6,669.561	19,686.564	5,869.107
1871/72	378,115.994	103,672.821	67,477.592	18,725.442	28,621.572	7,819.086
1872/73	233,543.804	72,871.958	18,885.216	6,146.706	27,325.872	8,298.648
1873/74	288,987.048	79,565.278	32,945.192	8,870.967	28,589.232	7,861.556
1874/75	347,912.723	87,834.191	76,458.092	19,522.403	38,651.200	9,390.679

Jahr	Deutschland Menge, Pfd.	Deutschland Werth, Rupien	Italien Menge, Pfd.	Italien Werth, Rupien	Russland Menge, Pfd.	Russland Werth, Rupien
1870/71	1,724.800	456.750	12,301.446	3,626.745	567.616	153.300
1871/72	8,416.576	2,215.999	15,698.576	4,364.966	12,637.296	3,403.771
1872/73	2,528.400	891.125	9,641.856	2,973.110	4,613.392	1,488.541
1873/74	1,313.984	336.200	20,568.576	5,574.005	2,164.456	556.592
1874/75	7,115.192	1,773.240	18,185.30	4,506.806	5,536.440	1,415.853

Der Gesammtwerth der Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn beziffert sich für das Jahr 1874/75 mit 9,589.380 Rupien, wovon, wie eben angegeben, 9,390.679 Rupien auf Baumwolle allein entfallen. Weizen wurde im Werthe von 132.262 Rupien nach Triest verschifft, und zwar harter rother, der daselbst theils zur Fabrikation von Maccaroni, theils zum Mischen mit inländischem Getreide Verwendung finden soll.

Gegen Ende des Jahres 1875 wurden einige Abänderungen im indischen Zollwesen vorgenommen, welche dem freien Verkehr sehr förderlich sind und einer weitern Entwicklung Vorschub leisten. Es waltete dabei das Princip vor, Artikel des allgemeinen Verbrauches, soweit als zulässig, einer gleichförmigen Besteuerung von 5 pCt. zu unterwerfen.

Während des Militäraufstandes im Jahre 1857 wurde der Zoll auf 7½ bis 10 pCt. ad valorem erhöht, aber seitdem liess man Jahr für Jahr, wo es möglich schien, Ermässigungen eintreten.

Die hauptsächlichsten Aenderungen sind: die gänzliche Beseitigung des Ausfuhrzolles auf Oelsaat; eine niedrigere Werthbemessung von Baumwollfabrikaten bei Erhebung des Eingangszolles; Ermässigung des Einfuhrzolles auf Kupfer und einige andere Artikel von 7½ auf 5 pCt. Dagegen wurde der Einfuhrzoll auf Spirituosen und Weine, mit Ausnahme der Bordeaux-Weine, bedeutend erhöht.

Die Anzahl der Schiffe, welche in 1874/75 von ausländischen und fremden indischen Häfen kommend Bombay besuchten, stellt sich also:

	Schiffe	Tonnen
Einlauf	5708	718.013
Auslauf	2084	550.573
Zusammen	7792	1,268.586

Gegen das Vorjahr haben sich die Ankünfte um 458 Schiffe von 132.132 Tonnen vermehrt. Die Mehrzahl darunter bilden einheimische Fahrzeuge von kleinem Tonnengehalt. Die Segel- und Dampfschiffe vertheilen sich der Flagge nach wie folgt:

Flagge	Schiffzahl	Flagge	Schiffzahl
Englische	822	Italienische	33
Französische	76	Amerikanische	26
Oesterreichisch-ungarische	40	Schwedisch-norwegische	17

Das Verhältniss der Dampf- und Segelschiffe, welche von fremdländischen Seeplätzen aus (die fremden indischen Häfen nicht inbegriffen) mit Bombay verkehrten, stellt sich also:

	Englische		Fremde	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Dampfer	527	609.845	93	93.486
Segelschiffe	272	272.142	61	61.305
Zusammen	799	881.987	154	154.791

Unter den Schiffen österreichisch ungarischer Flagge, welche den hiesigen Hafen besuchten, befanden sich 20 Lloyddampfer von 20.804 Tonnen.

Die Dampferlinie des österreichisch-ungarischen Lloyd geniesst bei dem hiesigen Publicum eines guten Rufes, der auch ein wohlverdienter ist. Noch nie sind den Fahrzeugen des Lloyd auf der Bombay-Triester Linie ernste Unfälle zugestossen; sie kommen und gehen mit grosser Regelmässigkeit, liefern ihre Ladungen in gutem Zustande ab, und das zuvorkommende und höfliche Benehmen der Commandanten und Officiere wird von den Passagieren sehr gerühmt.

Das Salzregal hat vor einiger Zeit eine Veränderung erfahren. Das Einkommen der indischen Regierung von diesem Staatsmonopol beläuft sich jährlich auf nahezu 60 Mill. Rupien.

Infolge des reichen Salzniederschlags an vielen Plätzen längs der Küste, und ganz besonders in hiesiger Umgebung, entwickelte sich ein ansehnlicher Schleichhandel. Das neue Gesetz hat nun die Einhebung der Salzsteuer einem eigens hiezu bestellten Beamten (Salt Commissioner) übertragen und das Seezollamt der Verwaltung dieses Regals enthoben.

Es verbietet ferner Privatpersonen, ohne amtliche Bewilligung Salzgräben anzulegen, während früher eine einfache Anzeige genügte, dass man Salz zu produciren wünsche. Das Gesetz ermächtigt auch die Regierung, bereits bestehende Salzgräben zu schliessen, wo es wünschenswerth sein dürfte. Endlich sind die Rechte der Regierung mit Hinsicht auf fremde Salzladungen erweitert.

Die Münzstätte in Bombay, welche nach der in Calcutta eine der bedeutendsten der Welt ist, hat im Finanzjahre 1873/74 geprägte Münzen im Werthe von 15 Mill. Rupien an das Schatzamt (General Treasury) abgeführt. Der Gesammtumlauf von Papiergeld in der Präsidentschaft Bombay betrug bis zum 31. März 1874 nur 24 Mill. Rupien, gegenüber von 42 Mill. im gleichen Zeitraume des Vorjahrs. Der Minimalbetrag, für welchen Noten ausgegeben werden, ist 5 Rupien. Papiergeld der Regierung hat den Zahlwerth der wirklichen Silberrupie, und wird, mit Ausnahme einiger entfernten und isolirten Districte, überall bereitwillig angenommen; überdies kann es jederzeit an der Ausgabestelle gegen klingende Münze umgetauscht werden.

Dem Unterrichtswesen wurde von der hiesigen Regierung zu allen Zeiten innerhalb ihrer Mittel eine besondere Sorgfalt gewidmet, indem sie stets bestrebt war, die Erziehung des Volkes zu befördern und die Kenntniss der englischen Sprache zu verbreiten. Diese letztere befähigt zum Eintritt in den öffentlichen Dienst, zu Anstellungen im Handels- und Industriefache u. s. w.

Inmitten einer so dichten Bevölkerung können jedoch selbst die grössten Anstrengungen in dieser Hinsicht relativ nur wenig bewerkstelligen; immerhin bleibt es aber eine erfreuliche Thatsache, dass die Zahl der einheimischen Elementarschulen und die Frequenz derselben bedeutend und stetig im Zunehmen begriffen ist. Die Ausgaben für Erziehungszwecke beliefen sich in 1873/74 auf 2,300.000 Rupien. Die folgende Tabelle zeigt den Stand des Schulwesens in der Präsidentschaft Bombay:

	Anzahl der Schulen		Zahl der Schüler am Ende des Jahres	
	1872/73	1873/74	1872/73	1873/74
Collegien	8	7	797	984
Kunstschule	1	1	129	92
Technische Schulen	2	3	127	158
Höhere Schnlen	41	43	7.167	7.148
Mittelschulen	176	164	16.612	16.582
Primärschulen	3595	3682	182.147	191.730
Mädchenschulen	253	241	10.885	11.285
Normalschulen	12	12	602	582
Znsammen . .	4088	4153	218.466	228.561

Die im Jahre 1872 vorgenommene Volkszählung ergab für die Präsidentschaft Bombay und die Provinz Scind eine Gesammtbevölkerung von 16,288.774 Seelen, also ca. 130 Personen auf eine englische Quadratmeile. Der Flächeninhalt dieser Präsidentschaft ist ausgedehnter als der von Grossbritannien und Irland zusammengenommen, aber die Bevölkerung nur ungefähr halb so gross.

In Betreff der Mortalitätsverhältnisse verdient als feststehende Thatsache hervorgehoben zu werden, dass die Sterblichkeit von Kindern nnter 6 Jahren (todtgeborene nicht eingerechnet) ein ganzes Drittel der gesammten Todesfälle in einem Jahre beträgt.

Vom 6. bis zum 20. Lebensjahr nimmt dann die Sterblichkeit ab, vom 20. bis zum 30. verdoppelt sie sich, vom 30. bis znm 50. hält sie sich die Wage, nnd nach dem 50. Lebensjahre beträgt dann das Sterblichkeitsverhältniss 82·26 von Tausend.

Unter den verschiedenen Krankheiten fordert Fieber die meisten Opfer, und sind es die Eingeborenen, welche wegen schwacher Constitution und karger Kost demselben am meisten erliegen, während der Europäer bei grösserer Körperstärke und besserer Nahrung weniger leicht eine Beute der Senche wird.

Die Schutzpocken-Impfnng nimmt in der ganzen Präsidentschaft stetig zn, während gleichzeitig die Blatternkrankheit mehr und mehr an Bösartigkeit verliert.

Zur Heilung oder Linderung körperlicher Gebrechen bestehen in der Präsidentschaft 40 Civilspitäler, wo zahlreiche Patienten (im Laufe eines Jahres etwa 200.000) ärztlichen Beistand geniessen. Ausserdem giebt es eine grosse Anzahl Armenapotheken (Dispensaries), welche von wohlhabenden Eingeborenen gegründet und erhalten, die nnentgeltliche ärztliche Hilfe und Verabfolgung von Medicamenten zum Zwecke haben.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Singapore im Jahre 1875.

Singapore. Die Waarenbewegnng im diesseitigen Hafen erreichte während des letztverflossenen Jahres einen Gesammtwerth von 84,997.731 mexikanischen Thalern, nämlich 44,056.623 Thlr. bei der Einfuhr, und 40,941.108 Thlr. bei der Ausfuhr. Gegen 1874 hat die erstere um beiläufig 1½ Mill. Thlr., die letztere um ca. 500.000

Thaler abgenommen; führt man jedoch den Vergleich bis zum Jahre 1869 zurück, dann zeigt sich nach beiden Richtungen eine ansehnliche Vermehrung. Die folgenden Ziffern liefern hiefür den Beweis:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
	Mexikanische Thaler			Mexikanische Thaler	
1875 . . .	44,056.623	40,941.108	1871 . . .	36,767.530	31,745.132
1874 . . .	45,479.511	41,496.715	1870 . .	39,058.411	31,730.538
1873 . . .	42,022.565	36,307.122	1869 . . .	31,506.470	28,827.712
1872 . . .	43,403.704	39,023.617			

Was den Antheil der einzelnen Flaggen an dem Waarenverkehr von Singapore betrifft, so entfallen ungefähr $^3/_4$ der gesammten Einfuhr und $^2/_3$ der gesammten Ausfuhr auf die englische, der Rest auf fremde Flaggen.

Im Jahre 1875 sind hier 1117 Dampfer und 556 Segelschiffe ein-, dann 1112 Dampfer und 517 Segelschiffe ausgelaufen, welche folgenden Flaggen angehörten:

Flagge	Einlauf		Auslauf	
	Dampfer	Segelschiffe	Dampfer	Segelschiffe
Englische	781	259	778	246
Holländische	84	78	82	71
Deutsche	42	64	42	60
Französische	71	30	71	25
Siamesische	23	45	23	42
Spanische	52	2	52	2
Sarawak'sche	32	6	32	6
Amerikanische	1	29	1	29
Italienische	1	23	1	17
Dänische	13	7	13	7
Schwedische	7	1	7	1
Russische	4	3	4	3
Norwegische	1	2	1	1
Oesterreichisch-ungarische	.	2	.	2
Portugiesische	.	2	.	2
Belgische	1	.	1	.
Andere	4	3	4	3
Zusammen . .	1117	556	1112	517

Mit Hinzurechnung von 2413 Junken und Barken beim Einlauf und 1995 derlei Fahrzeugen beim Auslauf stellt sich die Gesammttragfähigkeit der angekommenen Schiffe auf 1,637.004 Tonnen und jene der abgegangenen auf ca. 1,600.000 Tonnen.

Die 2 österreichisch-ungarischen Fahrzeuge, welche voriges Jahr mit Singapore verkehrten, waren: der „Jupiter T.“, Capitän G. L. Ivancich, von 772 Tonnen und die „Proserpina“, Capitän G. M. Ivancich, von 842 Tonnen.

Das erstgenannte dieser zwei Schiffe, welche 1870 Tonnen Steinkohlen im Werthe von 72.000 fl. aus Northshields hieher brachten, nahm hier Rückfracht nach New-York, bestehend in: Gambier (Terra Japonica), Pfeffer, Zinn, Büffelhäuten, Mus-

katnüssen, Copalgummi und Binsen im Gesammtwerthe von 421.157 fl., und erzielte dabei einen Frachtgewinn von 2700 Pfd. Sterling.

Die „Proserpina“, nachdem sie hier Sago, Pfeffer, Gambier, Büffelhäute und Binsen geladen hatte, nahm über Penang, wo sie noch ihre Ladung mit schwarzem Pfeffer ergänzte, den Weg nach London. Ihre an Bord befindlichen Güter hatten einen Gesammtwerth von 215.000 fl.; an Fracht verdiente sie 2226 Pfd. Sterling.

Von den Ländern, welche sich an der vorjährigen Waaren-Ein- und Ausfuhr betheiligten, seien hier die vorzüglicheren mit ihren diesfälligen Werthquoten, sowie unter Beifügung der entsprechenden Belange des Vorjahrs genannt:

Länder	Einfuhr		Ausfuhr	
	1875	1874	1875	1874
	Werth in mexikanischen Thalern			
England	8,987.921	9,845.316	7,003.442	7,267.822
Frankreich	919.672	861.313	1,497.420	568.923
Deutschland	540.315	733.070	553.240	198.516
Oesterreich-Ungarn (via Suez-Canal)	50.760	47.900	302.580	233.460
Italien	49.925	22.600	29.870	11.420
Vereinigte Staaten von Amerika	44.500	100	3,023.258	3,199.456
Holland	336.449	181.560	625	.
Britisch-Indien	4,949.618	6,030.350	592.603	653.785
Holländisch-Indien	6,856.072	6,481.660	8,731.165	9,048.628
Französisch-Indien	2,338.916	2,230.098	2,694.614	3,077.296
Philippinen	607.460	433.384	255.335	249.583
China	4,236.703	5,769.965	3,165.981	3,838.682
Siam	3,623.636	2,639.970	3,243.800	2,659.741
Burmah	1,664.045	509.050	685.915	1,093.206
Borneo	880.551	793.200	654.929	610.867
Halbinsel Malacca, Penang etc.	7,288.379	8,198.700	7,922.374	8,359.465
Australien	348.142	244.500	264.103	166.112

Als die vorzüglichsten Gegenstände der Ausfuhr sind folgende zu bezeichnen:

Waarengattung		1875	1874
Büffelhörner	Picul	6.229	5.647
Kaffee	„	46.559	40.595
Cutch	„	5.025	5.369
Rohr (Malacca etc.)	Tausend	2 154	2.450
Gummi: Benzoë	Picul	1.129	1.094
Elasticum	„	7.160	7.796
Damar	„	2.423	2.316
Copal	„	8.626	2.862
Lack	„	2.492	4.952
Guttapercha	„	14.662	21.843
Binsen	„	68.442	91.048
Gambier	„	618.551	525.679
Sapanholz	„	5.921	3.715
Perlmutter	„	2.768	1.758
Muskatnüsse und Muskatblüthe	„	4.261	3.593
Pfeffer, schwarzer	„	226.947	145.904

Waarengattung		1875	1874
Pfeffer, weisser	Picul	26.173	32.760
Büffelhäute	„	25.617	28.647
Sagomehl	„	241.723	233.343
Perlsago	„	82.293	63.092
Zinn	„	88.860	83.620
Sesam	„	1.454	3.388
Tapioca	„	65.085	51.862
Zucker	„	27.268	22.235

Unter den letztjährigen Einfuhren aus Oesterreich-Ungarn befanden sich ausser den alljährlich vorkommenden Gegenständen diesmal auch noch: Wachsfabrikate aus einer Wiener Fabrik, Lampen, Luster, eiserne Cassen, Fesse, Schafwolldecken, Farbstoffe u. dgl.

Die bedeutenderen unter den hiesigen Handelsfirmen, welche sich mit Importgeschäften befassen, senden jedes 3. oder 4. Jahr einen ihrer Genossen nach Europa, um daselbst Einkäufe zu machen, und neue Verbindungen mit Fabrikanten oder Agenten anzuknüpfen.

Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn (Triest), deren Werth im Vergleich zum Vorjahre eine nicht unwesentliche Zunahme erfuhr, umfasste: 3755 Picul Kaffee, 25 Colli Manilla-Hanf, 4 Picul Guttapercha, 571 Picul Binsen, 4196 Picul Gambier, 265 Kisten Indigo, 8450 Picul schwarzen Pfeffer, 89 Picul Büffelhäute und 3 Picul Schildpatt.

Eine nach Triest bestimmte Ladung Pfeffer, Gambier und Binsen wurde auf directem Wege über das Vorgebirge der guten Hoffnung abgefertigt. Die übrigen dahin gehörenden Waaren wurden durch Holt-Dampfer und durch Schiffe der Messageries maritimes bis Port-Saïd und von da auf Lloyddampfern an ihren Bestimmungsort gebracht.

Die Meerenge von Sunda passirten während des vorigen Jahres 12 österreichisch-ungarische Handelsschiffe, und zwar: 7 auf der Fahrt von Cardiff und 1 von London nach Hongkong; 1 von New-York nach Yokohama; 2 von Northshields nach Singapore, wo sie — wie oben bereits angeführt — lohnende Rückfracht fanden; endlich 1, das von Cardiff nach Java ging.

Aus England wurde im Jahre 1875 wegen der ungünstigen Coursverhältnisse für Rimessen eine geringere Menge Manufacturen als gewöhnlich eingeführt; im Uebrigen blieben Import und Export aus und nach dem Vereinigten Königreich ziemlich unverändert. Zu bemerken wäre noch, dass die Zufuhren von englischen Steinkohlen fortwährend sich steigern.

Frankreich lieferte von den gewöhnlichen Einfuhrgegenständen eine etwas grössere Menge; auch der Export dahin zeigte einige Zunahme, und zwar namentlich in Kaffee, schwarzem Pfeffer, Sago und Gambier.

Bei der Einfuhr aus Deutschland wirkten die Wechselcourse ebenfalls beschränkend; dagegen wurde von hierländigen Producten mehr als im Vorjahre dahin verschifft.

Aus Italien wurden mittels französischer Dampfer auf dem Wege durch den Suez-Canal importirt: Glasperlen, Goldfäden, Wermuth, Erdgeschirre, Baumwollwaaren, Parfümerien, Bier und Lebensmittel; ferner brachte ein Dampfer aus Genua Salz für Penang, Steinkohlen und eine kleine Menge bunte Schweizer Baumwollwaaren.

Die Rückfrachten nach Ancona, Venedig und Genua bestanden nur in wenigen Producten, zum Theil aus Batavia.

Bezüglich des Waarenverkehrs mit den übrigen Staaten des Orients hat sich keine hervortretende Veränderung wahrnehmbar gemacht. Zu bemerken ist nur, dass sowohl Ein- als Ausfuhr von und nach Australien, Siam, Burmah und den Philippinen sich infolge der Einrichtung neuer regelmässiger Dampferlinien immer mehr erweitert; wogegen bezüglich der Halbinsel Malacca wegen der eingetretenen Wirren eine Verringerung des Güteraustausches sich ergab.

Der Cours für Londoner Bankwechsel blieb bei dem grossen Geldüberflusse, den der mexikanische Thaler (frei von allen Spesen zu 3 s. 11 d. bis 4 s.) den hiesigen Banken gewährt, das ganze Jahr hindurch niedrig, und stand im Maximum auf 4 s. $2^5/_8$ d., im Minimum auf 4 s. 1 d. für den mexikanischen Thaler.

Die Schiffsfrachten für Segelfahrzeuge eröffneten zu 3 L. 12 s. 6 d. und schlossen zu 1 L. 15 s. Bei Dampfern notirte man für: Pfeffer 3 L. 5 s. bis 5 L.; Kaffee 2 L. 15 s. bis 4 L.; Zinn 5 s. bis 2 L. 15 s.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den k. und k. Consularagenten in Drontheim, Christian Thaulow, zum unbesoldeten Viceconsul und Leiter der k. und k. Consularagentie daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 13. April 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Generalconsul Conrad Wassitsch in Scutari den kaiserl. russischen Stanislausorden II. Classe mit dem Sterne; der k. und k. Viceconsul Josef Valensi in Tunis die Grossofficiers-Decoration des tunesischen Nischan-Iftikar-Ordens, und der k. und k. Consularagent Anton Pizzoli in Mostaganem das Ritterkreuz des königl. spanischen Ordens Isabella der Katholischen annehmen und tragen dürfen. (Allerhöchste Entschliessung vom 12. Mai 1876.)

— Der k. und k. Generalconsul Georg v. Martyrt hat die Leitung des k. und k. Consulates in Syra bereits übernommen.

— Der neu ernannte k. und k. Honorarconsul Max Schamberg in Pittsburg hat von Seiten des Präsidenten der Vereinigten Staaten das Exequatur erhalten und sohin seine amtliche Wirksamkeit begonnen.

— Der k. und k. Generalconsul Gustav Rohlsen in Havana hat sich auf Urlaub begeben und für die Zeit seiner Abwesenheit Herrn Adolf Vorrath mit der Leitung der Dienstgeschäfte betraut.

Wirthschaftliche Lage Süddeutschlands im Jahre 1875, mit besonderer Rücksicht auf Mannheim.

Mannheim. Das Jahr 1875, von dem man sich bei seinem Beginne in Deutschland, auf die vorausgegangene reiche Getreideernte hin, vielfach eine Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse erwartete, hat diese Hoffnungen nicht nur unerfüllt gelassen, sondern es sind im Verlaufe desselben zahlreiche und deutliche Symptome hervorgetreten, nach welchen die Krisis, in der wir uns noch befinden, von einer Art und einem Umfange ist, dass einer Besserung kaum so bald entgegengesehen werden darf.

Nicht allein Deutschland, sondern nahezu alle dem Verkehre eröffneten Länder beider Hemisphären befinden sich in dieser Krisis, die sich mehr oder weniger allenthalben in unbefriedigendem Absatze der Industrieerzeugnisse und gelähmter Thätigkeit des Handels, sowie infolge dessen in abnehmendem Wohlstande der Bevölkerung äussert.

Bei dem innigen Verbande, in welchem das wirthschaftliche Leben der civilisirten Länder steht, ist es für den Gesichtskreis des Einzelnen gewiss eine schwierige Aufgabe, die Ursachen der auf so ausgedehntem Gebiete sich zeigenden Erscheinungen zu erkennen, umso schwieriger, als die verlässlichen Grundlagen der Beurtheilung, officielle statistische Daten aus der Gegenwart, nur in vereinzelten Fällen vorliegen.

Abgesehen davon, wird aber auch bei Beurtheilung ökonomischer Verhältnisse auf Grund solcher Ziffern immerhin die hauptsächliche Frage unerledigt bleiben, wie weit aus denselben Nutzen oder Schaden für das Nationalvermögen resultirt, weil ungünstige Conjuncturen im Inlande, Concurrenz und Speculation den Handel und die Industrie in so manchen Fällen zu Transactionen mit dem Auslande veranlassen, welche den Nationalwohlstand nicht vergrössern, sondern eher verringern, wie es beispielsweise in neuerer Zeit bei dem Export der Eisenindustrie geschehen soll.

Die einseitige Entwicklung der Industrie während der letzten Jahre, die ihren Ausdruck fast ausschliesslich in der Massenproduction fand, war naturgemäss mit der Gefahr einer früher oder später eintretenden Ueberschreitung des legitimen, d. h. zahlungsfähigen Bedarfes verbunden.

Namentlich besteht aber die schwache Seite der Grossindustrie darin, dass sie sich abnehmendem Bedarfe nicht leicht anpassen kann, und auch letzterem gegenüber die Erhaltung der meist mühevoll herangezogenen Arbeitskräfte soweit als möglich anstreben muss, weil deren Entlassung nicht allein vollständiges oder theilweises Aufgeben des Betriebes nach sich zieht, sondern in der Regel gleichbedeutend ist mit der Entwerthung der Immobilien und Maschinen, ganz abgesehen davon, dass entlassene Arbeitskräfte sich zerstreuen und im Falle des Erfordernisses nicht rasch wieder zu gewinnen sind.

Trotzdem im Laufe des letztverflossenen Jahres in verschiedenen Zweigen der Industrie eine weitere Verminderung der Production und Herabsetzung der Arbeitslöhne durch die wirthschaftliche Lage theils erzwungen, theils auch freiwillig herbeigeführt wurde, haben die vorgenannten Gründe auch vielfach den Fortbetrieb nicht

nur ohne entsprechendes Erträgniss, sondern selbst mit Verlust veranlasst, wodurch das Nationalvermögen in Deutschland sehr geschädigt worden ist.

Es erklärt sich hieraus auch die Anomalie, welche man in den letzten 2 Jahren so oft wahrnehmen konnte, dass einzelne Rohproducte sich fortwährend verhältnissmässig hoch im Preise behaupten konnten und leichten Absatz fanden, trotzdem die entsprechenden Industrieerzeugnisse häufig unter dem Herstellungswerthe zu erstehen waren.

Diese ungünstigen Industrie- und Handelsverhältnisse waren nicht ohne heilsamen Einfluss auf den denkenden Theil der Arbeiterbevölkerung hinsichtlich unberechtigter Agitationen, die im Jahre 1875 hier nicht mehr zu Tage traten.

Ungeachtet aller gegentheiligen Anstrengungen wird jener Theil der Industrie, bei welchem die zurückgehende Verbrauchsthätigkeit noch immer eine Ueberproduction ausweist, allmälig zu weiterer Reduction gezwungen werden, während derjenige Theil, der sich durch Vollkommenheit seiner Erzeugnisse und relativ billigste Preise auszeichnet, die jetzige und auch zukünftige Handelskrisen ähnlicher Art bestehen wird.

Die wirthschaftliche Erfahrung, nach welcher nicht Production an und für sich, sondern nur quantitativ wie qualitativ beste und verhältnissmässig billigste Production Bedingung guter Erfolge für jede grössere industrielle Thätigkeit ist, wird sich dadurch aufs Neue bewähren.

In der Hauptsache wird daher persönlicher Intelligenz und richtiger Auffassung der Verhältnisse die Anwendung entsprechender Massregeln zur Ueberwindung der jetzt bestehenden Schwierigkeiten überlassen bleiben müssen, wozu jedenfalls Zurückführung der Unternehmungen auf das Mass eigener Mittel und vorsichtige Benützung des Credites gehört.

Es ist bereits bemerkbar, dass, wie früher die Entwicklung der Grossindustrie zahlreiche Arbeitskräfte aus anderen Erwerbszweigen angezogen hat, die jetzige Lage den Impuls zu einer gegentheiligen Strömung giebt.

Die Ernte des Jahres 1874 in Brodfrüchten war eine der reichsten, die Deutschland in den letzten 10 Jahren gehabt hatte, allein auch in den übrigen Ländern Europa's und ebenso in Amerika war dieselbe in jeder Beziehung vorzüglich ausgefallen.

Unter den Nachbarländern Süddeutschlands war Frankreich von der Natur am meisten begünstigt, weil es trotz der reichen Ernte in Deutschland doch während des ganzen Jahres 1875 durch billige Preise einen mässigen Export nach Mittel- und Süd-Deutschland erzwingen konnte.

Hieraus und aus dem Umstande, dass während der Jahre 1872 und 1873 der Aufschwung des Handels und der Industrie in Frankreich solche Dimensionen wie in Deutschland in der geschilderten Richtung nicht angenommen hatte, erklärt es sich auch, dass Frankreich von der wirthschaftlichen Krisis bis jetzt verhältnissmässig weniger stark als Deutschland berührt worden ist.

Ebenso geht daraus hervor, dass die günstigenErnteresultate des Jahres 1874 in Deutschland die daran vielfach geknüpften Hoffnungen schon deshalb nicht erfüllen konnten, weil die Ernten allenthalben gut ausgefallen waren und im Allgemeinen die Zufuhren von amerikanischem und russischem Weizen und Roggen der 1874er Ernte auch im Jahre 1875 auf den grossen Märkten Europa's durch äusserst billige Preise den Sieg davon getragen haben.

Nachdem das Uebergewicht Russlands und Amerika's im Getreidebau seit einer Reihe von Jahren den früher gewohnten Export aus Süddeutschland nach Holland und England unmöglich gemacht hat, kann dies in Baden und der Rheinpfalz nur ermuntern, in der Production von Handelsgewächsen, die daselbst bekanntlich schon einen grossen Umfang erreicht hat, fortzufahren und der Veredlung derselben eine erhöhte Sorgfalt zuzuwenden, um dadurch eine vortheilhaftere Verwerthung von Grund und

Boden zu erreichen, als sie bei der Concurrenz mit amerikanischem und russischem Getreide auf den tonangebenden Märkten möglich ist.

Welch ausgiebiges Feld sich für eine lohnende Thätigkeit eröffnet, wenn man auf diesem Gebiete eine Veredlung der Production ins Auge fasst, ergiebt sich für die hiesige Gegend aus der Thatsache, dass Gemeinden mit gleicher Bodenbeschaffenheit für ihren Tabak und andere Handelsgewächse sehr verschiedene Preise erzielen, und zwar zumeist nur infolge der mehr oder weniger sorgsamen und sachverständigen Behandlung der Erzeugnisse Seitens der Producenten.

Die starke Zunahme im Verbrauche von Bier, sowie der Umstand, dass Braugerste die einzige Fruchtgattung ist, in welcher sich Russland und Amerika bis jetzt nicht exportfähig erwiesen haben, legen den Gedanken nahe, dass die Preisfluctuationen dieses Artikels sich, wie es jetzt schon der Fall ist, auch fernerhin beinahe unabhängig von denjenigen der eigentlichen Brodfrüchte gestalten werden. Insbesondere gilt dies von den besseren Qualitäten, wofür namentlich in England, wo die Bierfabrikation in grossem Massstabe betrieben wird, die höchsten Preise bezahlt werden.

Auch in Deutschland hat die Biererzeugung nunmehr einen Umfang erreicht, der es für die Landwirthe empfehlenswerth macht, Braugerste in grösserem Masse zu produciren, und durch strenge Sortirung der Qualitäten ihr wohlverstandenes Interesse ebenso zu wahren, wie es in der Saalgegend geschieht, von wo England fast alljährlich grosse Quantitäten der besten Braugerste bezieht.

Auf dem Gebiete des Bank- und Creditwesens ist die Errichtung von Commanditen und Agenturen der deutschen Reichsbank an den Hauptplätzen Süddeutschlands, speciell auch einer Reichsbank-Hauptstelle in Mannheim, zu erwähnen, die das Discontirungs- und Lombardgeschäft betreiben.

Im Eisenbahnverkehr erwiesen sich die bestehenden Differentialfrachttarife zwischen norddeutschen und Elsass-lothringischen, sowie zwischen österreichisch-ungarischen und niederrheinischen Stationen für den hiesigen Platz auch im letztverflossenen Jahre als höchst nachtheilig.

Solange solche Tarife nicht nach einheitlichem System eingerichtet sind, welches eine Bevorzugung einzelner Städte zum Nachtheil anderer unmöglich macht, werden die Klagen des Handels und der Industrie darüber nicht verstummen. Es bricht sich daher mehr und mehr die Anschauung Bahn, dass die Schienenwege in Deutschland nur durch vermehrte Concentration der Leitung die Aufgabe erfüllen können, die ihnen in nationalökonomischer Hinsicht gestellt ist.

Mehrfache Versammlungen, unter anderen diejenige deutscher Holzhändler in München, haben beschlossen, Petitionen um Abhilfe gegen die bestehenden Differential-Frachttarife zwischen galizischen und niederrheinischen Stationen an den deutschen Reichstag zu richten, und verschiedene Handelskammerberichte weisen ebenfalls auf die Nachtheile dieser Tarife hin.

Die bedeutende Erhöhung der Eisenbahnfrachten für Stückgüter und Wagenladungen, welche im Jahre 1874 und zu Ende des vorigen Jahres eintrat, hat insbesondere den internen Verkehr der davon betroffenen Stationen beeinträchtigt und diese Güter der Eisenbahnbeförderung sogar theilweise entzogen, so dass neuerdings einzelne Eisenbahnverwaltungen die Benützung der erhöhten Tarife in gewissen Fällen wieder aufgegeben haben.

Am 15. August v. J. fand hierselbst die festliche Einweihung der neuen Hafen-Anlagen statt, die wegen ihrer grossartigen, den Bedürfnissen des Handels und Verkehrs in ausgiebigster Weise entsprechenden Einrichtungen hervorgehoben zu werden verdienen. Bei jenem Anlasse wurde durch die Staatsbehörde die Benützung des hiesigen Hafens, des grössten Flusshafens in Deutschland, „frei von Gebühren“ erklärt.

Nach dem Jahresberichte des badischen Handels-Ministerium's für 1874 sind seit ungefähr 12 Jahren für die hiesigen Verkehrsanstalten gegen 20 Millionen Mark ausgegeben worden.

In Betreff des letztjährigen Waarenverkehrs am hiesigen Platze geben die nachfolgenden Daten über einige der hauptsächlichsten Handels- und Industriezweige nähere Auskunft.

Getreide. Während der ersten Hälfte des Jahres war das Geschäft in allen Fruchtgattungen stets sehr beschränkt. Von Weizen wurden hier einige Partien aus Elsass-Lothringen bezogen; von Hafer fanden einzelne Verladungen aus Württemberg über Mannheim rheinabwärts statt. Die Landmärkte boten im Uebrigen hinreichende Gelegenheit zur Versorgung des Bedarfs mit inländischer Waare.

Im Juli veränderte sich diese Lage infolge von Gewittern, die zu jener Zeit über einen grossen Theil von Europa verbreitet waren und hier fast täglich wiederkehrten, zumeist von starken Regengüssen, hie und da auch von Hagelschlag begleitet.

Dies rief ernste Befürchtungen hinsichtlich der zu Felde stehenden Ernte hervor, und fanden dieselben gegen Ende des genannten Monats ihren Ausdruck in einer rapiden Preissteigerung von ca. 5 Mark für Weizen und 3—4 Mark für Roggen pr. 100 Kilogramm.

Von Russland und Amerika waren hier bedeutende Quantitäten Weizen und Roggen gekauft worden, allein auch die Seeplätze hatten ihrerseits, in Erwartung einer ungünstigen Ernte in Deutschland, grosse Quantitäten aus den gleichen Bezugsländern angehäuft; und als sich Anfangs August die Witterung wieder günstig gestaltete und die gehegten Befürchtungen sich theilweise als übertrieben erwiesen, insbesondere aber, als der trockene warme Nachsommer auch die Besorgnisse betreffs der Kartoffelernte zerstreute, trat die Reaction in Brodfrüchten ein, die sich in mangelndem Absatz, sowie in zurückgehenden Preisen äusserte und um so intensiver sich gestaltete, als das Bestreben, die angehäuften Vorräthe wieder los zu werden, nicht allein am hiesigen Markte, sondern gleichzeitig auch an den Seeplätzen hervortrat, denen der Absatz nun ebenfalls fehlte.

In Wirklichkeit ist die Getreideernte in Süddeutschland quantitativ wie qualitativ nicht günstig ausgefallen, allein die grossen Zufuhren übten hier auf den Preisstand immer einen gewissen Druck aus und die Vermischung der geringen hierländigen Qualitäten mit besseren russischen und amerikanischen Sorten machte die ersteren für das Publicum wenig fühlbar.

Mit Oesterreich-Ungarn hatte Mannheim voriges Jahr in Getreide nur einen unbedeutenden Verkehr, weil Russland und Amerika bessere Qualitäten zu billigeren Preisen lieferten. Von den Donaufürstenthümern wurden durch die directen billigen Tarifsätze der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft während des Preisaufschwungs im Juli einige Verladungen von Weizen nach Bayern und Württemberg ermöglicht, wo diese Frucht mit der seewärts über Galatz und nordeuropäische Häfen gekommenen Waare derselben Provenienz concurrirte.

Die Qualität des Weizens aus den Donaufürstenthümern ist indessen für Süd-Deutschland zu gering und findet daselbst nur bei verhältnissmässig billigen Preisen Absatz.

Kaffee. Das vorjährige Geschäft in diesem Artikel verlief sehr unruhig. Es wechselten in rascher Aufeinanderfolge steigende Conjuncturen mit rückgängiger Bewegung.

Diese Schwankungen sind besonders einer nachhaltigen Entwicklung des Geschäftes in Triest ungünstig gewesen. Der Import von Colombo mittels Dampfer via Suez nimmt, wenn es damit schnell geht, immerhin einen Zeitraum von ca. 6 Wochen in Anspruch, und bei rasch wechselnden Preisen ist dies doch zu lange, um grosse Partien vorzukaufen. Der englische Markt wurde daher auch mit Vorliebe benützt und

hatte namentlich während der letzten 3 Monate des Jahres, in welchen in Colombo der Uebergang von der alten zur neuen Ernte stattfindet, keinerlei Concurrenz in Triest. Die Vorräthe an diesem Platze sind jetzt bedeutend, allein der Absatz ist doch hauptsächlich auf Oesterreich-Ungarn und einen Theil Italiens beschränkt, so dass grosse Aufuhren den Importeuren oft wenig lohnende Geschäfte bieten.

England hat das grösste Absatzgebiet und in seinen täglichen Auctionen ein System, welches die Importeure stets rasch wieder zu ihrem Gelde kommen lässt. Dem Triester Markte fehlt dieses Absatzgebiet bis jetzt und deshalb wird die Entwicklung des Kaffeehandels daselbst nur langsam vor sich gehen können.

Pfälzer Tabak. Das 1873er Product wurde bekanntlich infolge zu hoch getriebener Notirungen nur mühsam und schliesslich zu rückgängigen Preisen geräumt, ungeachtet die 1874er Ernte zur Cigarrenfabrikation grösstentheils unbrauchbar ausgefallen ist und die Fabrikanten deshalb auf 1873er Tabak angewiesen waren. Die allgemein ungünstigen Handelsverhältnisse dürften jedoch die rückgängige Bewegung des 1873er Gewächses zur Genüge erklären.

Obwohl, wie gesagt, das 1874er Erzeugniss für die Cigarrenfabrikation kein geeignetes Material bieten konnte, wurde doch Manches davon verwendet, um billige Fabrikate herstellen zu können.

Die Hauptergebnisse der 1874er Ernte waren Schneid- und Spinntabak und Carrottengut. Die besseren Sorten Schneidtabak gingen vom Monat November bis Ende Juni nach Belgien und theilweise nach Holland, doch waren die diesfälligen Mengen nicht so gross, dass der hiesige Markt davon nennenswerth beeinflusst worden wäre.

Im Sommer erfuhr Kentucky- und Maryland-Tabak, welcher in den genannten Ländern vornehmlich gebraucht wird, einen bedeutenden Rückgang im Preise, und da das Pfälzer Gewächs nur als billigeres Surrogat daselbst verwendet wird, so hörte der Abzug nach der vorerwähnten Richtung für Pfälzer Tabak alsbald auf.

Spinntabak in guten und Mittelsorten war im Laufe des Sommers stets gut verkäuflich. Carrottengut, welches seit längeren Jahren nicht mehr so gut wie in 1874 gewachsen war, wurde von bedeutenderen Fabrikanten ziemlich stark gekauft.

Im Ganzen war das Tabakgeschäft während des letzten Jahres ein schleppendes, wozu in erster Linie die allgemein ungünstige Lage, sodann aber auch die mit jedem Jahre stärker auftretende Concurrenz des norddeutschen, resp. ukermärkischen Tabaks beitrugen. Derselbe ist nicht so schön von Blatt wie Pfälzer Tabak, wird aber von vielen Fabrikanten wegen seiner leichten Qualität vorgezogen.

Endlich waren auch die geringeren Sorten von amerikanischem Tabak nicht in entsprechendem Verhältnisse theurer als Pfälzer Gewächs, während sie bei nicht zu grossem Preisunterschied dem hierländigen Erzeugniss vorgezogen werden.

Die für England präparirte Waare wurde trotz theilweise mangelhafter Beschaffenheit von englischen Häusern rasch aufgekauft, soll aber zumeist noch am Markte sein, da sie bei den englischen Fabrikanten nicht sehr beliebt ist. Nach Spanien wurden im vorigen Jahre nur kleine Quantitäten verschickt.

Von ungarischem Tabak wurden versuchsweise kleinere Partien hier eingeführt, derselbe konnte aber seiner kräftigen Qualität halber zur Cigarrenfabrikation nicht verwendet werden. Als Schneidegut vermochte dieser Tabak dem hierländigen Erzeugniss keine Concurrenz zu machen, da bessere ungarische Waare sich im Preise höher als Pfälzer Gewächs stellte; überdies ist hier ungarisches Schneidegut bis jetzt noch nicht in die directe Fabrikation eingeführt.

Wie schon erwähnt, war auch Schneidegut das hauptsächliche Product der 1874er Ernte in Baden und der Pfalz, weshalb der Bedarf mit den dadurch entstandenen Vorräthen in einem ungünstigen Verhältnisse stand, welches durch die Einfuhr ungarischen Tabaks nicht verbessert werden konnte.

Bei Beginn des Einkaufs der 1875er Erzeugnisse wurde Sandblatt in schöner, farbiger und blattiger Waare mit hohen Preisen bezahlt, allein da keinerlei zutreffende Gründe für dieselben vorlagen, so wichen die Notirungen allmälig um einige Gulden und wurden davon namentlich geringe Sorten betroffen.

Die Qualität des 1875er Tabaks lässt sich im Ganzen nur als ziemlich gut bezeichnen, weil das Gewächs, obwohl nicht schwer, doch meist unzuverlässig im Brande ist. Das quantitative Ergebniss ist klein und beläuft sich auf 270.000 bis 290.000 Centner.

Dieser kleine Ernteertrag gegenüber der grossen Concurrenz der Tabakhändler und Fabrikanten im Einkauf brachte, trotz der bestehenden ungünstigen Verhältnisse im Allgemeinen, doch gute Mittelpreise hervor, welche sich pr. 50 Kilo gestalteten, wie folgt:

Herbsttabak prima 38—41, secunda 31—38, tertia 21—26 Mark; Cigarrendeck fehlend; Umblatt 26—27 1/2, Umblatt und Einlage 22 1/4—24 Mark; Schneidegut, leichtes 20 1/2—24, kräftiges 15 1/2—17 1/4 Mark; Hageltabak, leicht verhagelter 19—22 1/2, stark verhagelter 15 1/2—19 Mark; Carrottengut, gute Waare 19—20 1/2, geringere 17—19 Mark.

Für England wird dieses Jahr sehr viel präparirt und erlangte die dazu geeignete Waare, meistens badischer Oberländer und auch etwas Neckartaback, Preise von 31—33 1/2 Mark.

Die Aussichten auf das diesjährige Geschäft sind infolge der fortdauernden allgemein ungünstigen Verhältnisse natürlich auch im Tabakhandel recht trübe, umsomehr als Ukermärker Tabak billiger als Pfälzer und badisches Gewächs ist und auch geringere amerikanische Waare nicht entsprechend höher im Preise steht.

Wein. Der Verlauf des Geschäftes im Jahre 1875 war infolge des Mangels an alten billigen Weinen, der günstigen Aussichten auf die neue Ernte und des Darniederliegens von Handel und Verkehr ziemlich schleppend.

Die 1875er Ernte fiel quantitativ sehr gut, qualitativ aber, wie es bei so grossen Mengen nicht anders zu erwarten stand, verschieden aus. Was die geringeren Weine anbelangt, so giebt es darunter sehr gutes Gewächs für den Consum, doch muss dasselbe vorsichtig herausgesucht werden.

Der Weinfabrikation ist durch den guten Ausfall der letzten Ernte vorläufig ein Ende gemacht. Ueber die mittleren und feinen Weine kann sowohl in der Pfalz als im Rheingau erst dann ein definitives Urtheil gefällt werden, wenn der erste Abstich vorüber ist; jedenfalls giebt es aber darunter ausgezeichnete Qualitäten.

Aus manchen Gegenden der Pfalz, die geringere und bessere Weine produciren, wird neuerdings berichtet, dass nicht allein die Augen, sondern auch die Reben bei der Ueberwinterung erfroren sein sollen. Infolge dessen haben die Preise etwas angezogen, und wenn sich die erwähnte Nachricht bestätigen sollte, würde sie auf den ferneren Gang der Notirungen nicht ohne hervorragenden Einfluss bleiben können. Ueber die Verbreitung der Reblaus in der Pfalz und im Rheingau hat man nichts mehr gehört.

Hopfen. Die kleinen Vorräthe von 1874er Waare wurden bis zur neuen Ernte vollständig durch den Bedarf absorbirt. Der verhältnissmässig grössere Theil davon ging nach Oesterreich-Ungarn.

Die neue Ernte zeigte sich quantitativ als die grösste seit vielen Jahren und zwar sowohl hier, als auch in Böhmen, Steiermark und Oberösterreich. Die Qualität war in den genannten Gegenden ebenfalls vorzüglich und infolge hievon die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn sehr gering. Die Preise variirten hier, wie in Böhmen, zwischen 25—60 fl. pr. Centner.

Infolge des schleppenden Geschäftsganges in den Brauereien, welcher durch die allgemeinen Handelsverhältnisse, namentlich aber auch durch die hohen Preise für gute Braugerste verursacht wurde, war in 1875 der Hopfenhandel des Inlandes weniger lohnend als in den vorausgegangenen Jahren. Nur die Ausfuhr des nach Deckung

des inländischen Bedarfes gebliebenen grossen Ueberschusses unserer Ernte konnte es ermöglichen, dass Preise sich auf dem erwähnten Standpunkte überhaupt erhalten konnten.

Hanf. Dieser Artikel wurde hier auch im letztabgelaufenen Jahre aus Ungarn (Bácser Comitat) und Slavonien bezogen und zwar in grösseren Quantitäten als in den beiden Vorjahren. Die Hanfernte ist an und für sich besser ausgefallen und der Stand der österreichischen Valuta war zu Bezügen günstiger.

Der grössere Theil des Hanfes wurde auch in 1875 in gehecheltem Zustande bezogen, weil der Rohhanf von den ungarischen Pflanzern, die meistens kleine Bauern sind, zu unsauber hergerichtet wird.

Es fehlt diesen Pflanzern an den nöthigen Brechmaschinen, wie solche auf einigen Herrschaften schon seit mehreren Jahren mit Erfolg in Betrieb stehen, und es wäre zu wünschen, dass auch der minder bemittelte Landmann in den Stand käme, sich solcher Maschinen bedienen zu können.

Zucker. Die guten Hoffnungen, welche man im Frühjahr und theilweise auch noch im Laufe des Sommers 1874 in Betreff der Rübenernte hegte, wurden mehr und mehr herabgemindert, je näher die Erntezeit heranrückte, und schliesslich liess doch noch das erzielte Erträgniss in manchen Gegenden auch die bescheidensten Erwartungen unerfüllt.

Der quantitative Ausfall in der 1874er Rübenernte gegen das Vorjahr wird auf 22 pCt. geschätzt, indem nach amtlichen Angaben in 1874/75 55,072.412 Ctr. grüne Rüben versteuert wurden, gegen 70,508.871 Ctr. in 1873/74.

In der Fabrikation lieferten die Rüben dagegen meist ein recht günstiges Resultat, und stellte sich die durchschnittliche Ausbeute an Füllmasse, dem Gewichte der Rüben gegenüber, auf 13·4 pCt., gegen 11·8 pCt. in der nächstfrüheren Campagne, während die Zuckerausbeute die seltene Höhe von 9·10 pCt. erreichte, gegen 8·2, 8·13 und resp. 8·40 pCt. in den 3 Vorcampagnen. Ausserdem war auch der Ertrag an Melasse um ca. ½ pCt. höher.

Der Grund hievon dürfte hauptsächlich darin zu suchen sein, dass die Campagne bei der kleinen Rübenernte überall einen sehr frühen Schluss erfuhr, indem viele Fabriken schon vor Weihnachten, das Gros aber gegen Ende Januar ihre Rübenvorräthe aufgearbeitet hatten, wodurch das Rendement dem rapiden Rückgange, welcher sich gewöhnlich in den späteren Monaten der Campagne zu vollziehen pflegt, überhaupt gar nicht ausgesetzt war. Auch erhielten sich die eingekellerten Rüben bei der während der Wintermonate bestehenden normalen Witterung und niedrigen Temperatur sehr gut.

Die Rohzuckerproduction im Deutschen Reiche wird für die 12 Monate vom 1. September 1874 bis 31. August 1875 mit 5,011.589 Ctr. angegeben, gegen 5,779.442 und resp. 5,173.262 Ctr. in den zwei früheren Campagnen.

Bei den ernstlichen Klagen über den Ausfall in der Rübenernte und der festen, zur Hausse neigenden Haltung des auswärtigen, namentlich des englischen und holländischen Zuckermarktes, eröffnete die Campagne gleich mit dem hohen Preise von 37 bis 37½ Mark für 97 pCt. Kornzucker, welcher zwar im ferneren Verlaufe der Campagne etwas fiel, immerhin aber sich durchschnittlich um 1—1½ Mark höher stellte, als in 1873/74.

Bei hohen Preisen und günstigem Ausbringen konnten die meisten Rohzucker-Fabriken, trotz einer qantitativ geringen Rübenverarbeitung, dennoch befriedigende Resultate erzielen. Anders war es aber beim Raffineriegeschäfte, das die Campagne 1874/75 zu den ungünstigsten Jahrgängen zählen muss.

Die noch immer sich äussernden nachtheiligen Folgen der allgemeinen Geschäftsstockung verursachten einen entschiedenen Rückgang des Zuckerverbrauchs, und dieser in Verbindung mit der fortdauernd drohenden Concurrenz des Auslandes, namentlich

Oesterreichs und Frankreichs, machten es den deutschen Raffinerien unmöglich, auch nur auf kurze Zeit den Preis für raffinirten Zucker in ein annähernd richtiges Verhältniss zum Werthe der rohen Waare zu bringen.

Während, wie vorher schon bemerkt, Rohzucker sich durchschnittlich um 1 bis 1½ Mark höher als in der vorhergehenden Campagne stellte, waren die Preise für raffinirten Zucker durchschnittlich um 1¾ Mark niedriger als im Jahre vorher; und dieses Missverhältniss verursachte, dass ein grosser Theil der deutschen Raffinerien ohne Nutzen, viele sogar mit Verlust gearbeitet haben.

Die Einfuhr an rohem Zucker betrug in 1874 ca. 200.000, an raffinirtem ca. 300.000 Ctr.; von ersterem ist wohl der grösste Theil aus Oesterreich eingegangen, während von letzterem etwa ⅘ französischen Ursprungs waren.

Die Ausfuhr beschränkte sich auf ca. 280.000 Ctr. Rohzucker und 130.000 Ctr. Melis und Candis, sowie gemahlenen Zucker und Farine.

Dass bei der kleineren Production im Inlande nicht mehr österreichischer Rohzucker eingeführt wurde, dürfte wohl hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben sein, dass die österreichischen und namentlich die böhmischen Exporteure mehr die geringeren, stark syruphaltigen Qualitäten Rohzucker ausbieten lassen, während die deutschen Raffinerien in den letzteren Jahren mehr zur Verarbeitung der höher polarisirenden hellen Kornzucker übergegangen sind.

Die meisten Raffinerien haben ihren Betrieb soviel wie möglich ausgedehnt, um die Fabrikationskosten zu vermindern; die Einrichtungen sind dabei oft dieselben geblieben und die grössere Production ermöglicht in vielen Fällen nur eben die Verarbeitung besserer Qualitäten Rohzucker.

Ein weiterer Uebelstand beim Handel mit böhmischem Rohzucker sind die vorkommenden bedeutenden Polarisationsdifferenzen, welche häufig schon bis zu 2 pCt. betragen haben. Wenn die betreffenden Exporteure darauf eingingen, dass bei Absendung und Ankunft der Waare massgebende Muster gezogen, diese nicht allein wie bisher von einem Prager, sondern auch von einem deutschen Handels-Chemiker polarisirt würden und alsdann der Durchschnitt dieser Polarisationen als Basis für die Berechnung des Zuckers zu dienen hätte, dann würde sicher die Einfuhr von böhmischem Rohzucker an Bedeutung gewinnen.

Was die nächste Campagne betrifft, so sind die Aussichten für die deutschen Raffinerien günstiger. Die 1875er Rübenernte war eine ungemein reichliche, und im In- wie im Auslande wird man mit einer sehr grossen Rohzuckerproduction zu rechnen haben, was auf den Preis des Artikels nicht ohne Einfluss bleiben kann.

Der vorjährige Gesammtverkehr im Rhein- und Neckarhafen umfasste 11,044.894 Centner Güter und 4,394.936 Ctr. Flösse, zusammen 15,439.830 Ctr. Gegen das Vorjahr mit 13,423.307 Ctrn. ergiebt sich hiernach eine Zunahme um 2,016.523 Ctr. Auf Ein- und Ausfuhr vertheilt sich die Summe des Jahres 1875 wie folgt:

		Einfuhr	Ausfuhr
Güter	Ctr.	9,810.255	1,234.639
Hölzer	„	2,092.993	2,301.943
Zusammen . .	Ctr.	11,903.248	3,536.582

Mittels Eisenbahn wurden:

		1875	1874
Versendet	Ctr.	9,846.533	9,514.627
Empfangen	„	5,506.184	7,942.943
Zusammen . .	Ctr.	15,352.717	17,457.570
Abnahme . .	„	2,104.853	.

Handelsverhältnisse von Havre im Jahre 1875.

Havre. Die von dem hiesigen Zollamte im Jahre 1875 eingehobenen Importzölle beziffern sich mit 23,852.086 Francs, es hat sich also hierin gegen 1874 mit einem Zollerträgnisse von 19,020.310 Francs eine Zunahme um 4,831.776 Francs ergeben.

Auch der Ertrag der Verzehrungssteuer vom Salz hat eine Steigerung um 45.753 Francs erfahren; dieselbe brachte nämlich 123.868 Francs ein, gegen 78.115 Francs im Vorjahre.

Dagegen wurde an Schifffahrtsabgaben, die im Jahre 1874 1,037.620 Francs betrugen, diesmal nur 1,016.787 Francs, sonach um 20.833 Francs weniger eingenommen.

Die Summe aller dieser Gebühren stellt sich für 1875 auf 24,992.741 Francs, gegen 20,136.045 Francs im Jahre vorher, erscheint daher um 4,856.696 Francs grösser.

Die bei den Importzöllen wahrgenommene Erhöhung der Ertragsziffer hat nicht auch in den Ergebnissen des Generalhandels bezüglich der Waarenzufuhr ihren entsprechenden Ausdruck gefunden. Vielmehr ist da eine Abnahme zu Tage getreten, die aber nebst anderen Gegenständen grösstentheils nur Weizen, also einen gering besteuerten Artikel, betraf, während hinwider manche Einfuhrwaaren, für welche die Zollsätze hoch bemessen sind, in namhafteren Mengen importirt wurden.

Besonders bei Zucker und Kaffee erweist sich diese Verkehrssteigerung als sehr bedeutend, wie folgende Zahlen beweisen:

	1874 Kilogr.	1875 Kilogr.	Zunahme in 1875 Kilogr.
Zucker	7,918.707	19,665.537	11,746.830
Kaffee	32,392.338	48,275.125	15,882.787

Auch die Zufuhren von Baumwolle haben zugenommen. Während man nämlich davon in 1874 107,325.044 Kilogr. empfangen hatte, betrug der letztjährige Import 112,975.970 Kilogr., darunter 8,668.044 Kilogr. aus Indien.

Nennenswerth ist ferner der gesteigerte Import von Guano unter fremden Flaggen; derselbe betrug 13,956.400 Kilogr., gegen 9,794.978 Kilogr. im Vorjahre, war also um 4,161.422 Kilogr. grösser.

Dagegen hat die französische Flagge, welcher in 1874 der weitaus grössere Theil der Einfuhr dieses Artikels zugefallen war, während des letztverflossenen Jahrs hierin eine empfindliche Einbusse erfahren. Französische Schiffe brachten nämlich nur 3,860.806 Kilogr. Guano, gegen 19,917.952 Kilogr. in 1874, somit um 16,057.146 Kilogramm weniger.

Unter den Hauptgegenständen der Einfuhr haben noch folgende im Generalhandel gegen das Vorjahr ein namhafteres Ergebniss aufzuweisen:

Waarengattung	1874 Kilogr.	1875 Kilogr.	Zunahme in 1875 Kilogr.
Pfeffer	564.947	652.606	87.659
Reis	5,480.807	17,133.846	11,653.039
Rohe Häute	20,490.632	25,760.495	5,269.863
Baumwollgewebe	13.025	60.335	47.310
Schafwollgewebe	12.013	23.050	11.037
Indigo (aus den Entrepôts)	217.913	279.995	62.082
Eisen	5,152.330	7,319.865	2,167.535
Metallarbeiten	125.887	344.709	218.822
Steinkohlen	291,903.155	307,240.800	15,337.645

Die bedeutendste Abnahme in Bezug auf die Einfuhr trifft, wie bereits erwähnt, den Artikel Weizen, wovon Havre im letztverflossenen Jahre 1,778.500 Kilogr. erhielt, gegen 146,793.640 Kilogr. in 1874, so dass mithin eine Differenz von nicht weniger als 145,015.140 Kilogr. sich ergab. Dank einer schönen Ernte, wurde von dieser Fruchtgattung mehr verladen als zugeführt.

Die übrigen Hauptartikel, bei welchen der Import gegen das Vorjahr zurückblieb, sind:

Waarengattung		1874	1875	Abnahme in 1875
Cacao	Kilogr.	3,506.379	2,123.397	382.982
Stahl	„	57.683	3.909	53.774
Alkohol, reiner	Liter	2,137.359	2,021.743	115.616
Schafwolle, rohe	Kilogr.	25,957.967	21,799.765	4,158.202
Weizenmehl	„	1,374.316	139.000	1,235.316
Petroleum, geläutertes	„	824.572	531.754	292.818
„ ungeläutertes	„	3,839.385	237.069	3,602.316
Leinen- und Hanfgarn	„	4.475	3.132	1.343
Baumwollgarn	„	3,505.807	2,600.654	905.153
Schafwollgarn	„	25.072	19.280	5.792
Leinen- und Hanfgewebe	„	5.299	4.790	509
Baumwollgewebe	„	71.938	63.655	8.283

Die Einfuhr derjenigen Waaren, welche die Zollfreiheit geniessen, hat gegen das Vorjahr grösstentheils zugenommen, am bedeutendsten jedoch bei rohen Häuten, deren Import das ganze Jahr hindurch ein sehr lebhafter war. Die Anfuhren erreichten zusammen 23,585.614 Kilogr., gegen 16,859.946 Kilogr. in 1874.

Den rohen Häuten zunächst steht, was die Steigerung des Importes betrifft, der Artikel Baumwolle, wovon Havre im vorigen Jahre 112,329.352 Kilogr., gegen 105,706.819 Kilogr. in 1874, zollfrei erhielt. Die Zufuhren während der zweiten Jahreshälfte und namentlich diejenigen in den letzten 3 Monaten sind es, welche zu diesem günstigen Ergebnisse das Meiste beitrugen. Es wurden nämlich von October bis Ende des Jahres 12,927.976 Kilogr. Baumwolle, d. i. gegen das vierte Quartal 1874 um 3,777.548 Kilogr. mehr, importirt.

In hervorragender Weise zugenommen hat auch noch die zollfreie Einfuhr folgender Artikel:

Waarengattung		1874	1875	Zunahme in 1875
Guano (unter fremder Flagge)	Kilogr.	9,794.978	13,956.400	4,161.422
Rohes Blei	„	6,940.928	7,791.502	850.574
Indigo (aus den Erzeugungsländern)	„	165.992	185.867	19.875
Erdharz	„	1,909.255	5,086.337	3,177.082
Alkohol, reiner	Liter	1,201.670	1,379.896	178.226

Von jenen Artikeln, deren zollfreier Import im letztverflossenen Jahre kleiner als in 1874 war, verdient nebst Guano, soweit dessen Zufuhr in französischen Schiffen gemeint ist, wovon bereits früher gesprochen wurde, nur noch Schafwolle besonders genannt zu werden. Diese ist von 23,493.522 auf 21,207.946 Kilogr. gesunken, hat sich also um 2,285.576 Kilogr. verringert. Im vierten Quartal allein wurde ein Ausfall von 674.841 Kilogr. constatirt.

Die Veränderungen, welche sich bei dem letztjährigen Specialhandel dem Vorjahre gegenüber ergeben haben, stehen zumeist mit denjenigen im Einklange, welche auch im Generalhandel wahrgenommen wurden.

Zunächst findet man da in Bezug auf Kaffee eine Zunahme, welche daher rührt, dass in 1874 die Geschäfte durch sehr starke Preisschwankungen gehemmt waren.

Die im letztjährigen Generalhandel bei der Zuckereinfuhr zu Tage gekommene Vermehrung tritt bei dem Specialhandel besonders hervor, indem hier einer Importmenge von 9,492.000 Kilogr. das Vorjahr mit nur 3,856.322 Kilogr. (Differenz 5,635.678 Kilogramm) gegenübersteht.

Die bedeutenden Zufuhren von fremdländischem Zucker haben natürlich auf dessen Preise eingewirkt, welche sich mit denjenigen für Rübenzucker ins Niveau stellten und dadurch den Umsatz in grossem Masse begünstigten.

Die Transactionen in Rohzucker waren derart lebhaft, dass viele Ladungen, die ursprünglich für England bestimmt waren, die Richtung nach Frankreich erhielten, wo man die commercielle Lage als gedeihlicher für die Raffinerie betrachtete. Die Entwicklung, welche im Jahre 1875 die Ausfuhr von Raffinatzucker erfahren hat, liefert einen Beleg für die eben berührte Erscheinung.

Die Einfuhr von Steinkohlen hat sich, was den Specialhandel betrifft, um 25,982.036 Kilogr. vermehrt — eine Differenz, die grösser erscheint, als die bei dem Generalhandel constatirte Zunahme.

Die Thätigkeit, welche das ganze Jahr hindurch in den meisten Hüttenwerken dieses Departement geherrscht hat, gab eben Anlass zu grösseren Bezügen dieses Brennstoffes als im Vorjahre.

Nicht unerwähnt darf ferner die in der Einfuhr von Reis stattgefundene Erhöhung bleiben. Die importirte Menge beziffert sich im Ganzen mit 10,775.651 Kilogr., gegen 4,469.624 Kilogr. im Vorjahr, erscheint somit um 6,306.027 Kilogr. grösser. Das Abschälen hat seit einiger Zeit eine bedeutende Ausdehnung gewonnen. Namhafte Partien Reis gingen auch nach Rouen für Zwecke der Branntweinbrennerei.

Andere Artikel, in welchen der Specialhandel des Jahres 1875 eine Zunahme gegen 1874 ergab, sind folgende:

Waarengattung		1874	1875	Zunahme in 1875
Pfeffer	Kilogr.	68.799	126.400	57.601
Stahl	„	3.403	13.733	10.330
Alkohol, reiner	Liter	284.087	287.676	3.589
Baumwollgewebe	Kilogr.	13.025	60.335	47.310
Schafwollgewebe	„	12.013	23.050	11.037
Metallarbeiten	„	125.887	344.079	218.192

Aus dieser Aufstellung ist zu entnehmen, dass Stahl und Alkohol, deren Import im Generalhandel eine Abnahme erfuhr, im Specialhandel gegenüber dem Vorjahre höhere Belange aufzuweisen haben.

Gleichwie im Generalhandel ist auch im Specialhandel Weizen derjenige Artikel, welcher den stärksten Rückgang erfuhr. Bedeutend abgenommen haben ferner im Specialhandel die Anfuhren von Schafwolle, und muss diese Erscheinung der immer grösseren Concurrenz zugeschrieben werden, welche der Markt von Antwerpen dem hiesigen Platze bereitet.

Ausserdem hat sich im Specialhandel noch bei folgenden Hauptverkehrsgütern eine Verringerung der Einfuhr wahrnehmbar gemacht:

Waarengattung	1874	1875	Abnahme in 1875
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
Cacao	401.483	372.063	29.420
Eisen	4,033.209	3,360.020	673.189
Guano (in französischen Schiffen)	43.399	149	43.250

Waarengattung	1874	1875	Abnahme in 1875
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
Guano (in fremden Schiffen)	223.111	.	223.111
Rohe Häute	3,143.935	1,638.667	1,505.268
Indigo (aus den Entrepôts)	127.624	112.343	15.281
Baumwolle	508.151	351.800	156.351
Weizenmehl	1,375.640	8.400	1,367.240
Petroleum, geläutertes	925.582	371.621	553.961
„ ungeläutertes	2,061.016	267.363	1,793.653
Leinen- und Hanfgarn	4.475	3.132	1.343
Baumwollgarn	3,505.807	2,600.654	905.153
Schafwollgarn	25.072	19.280	5.792
Leinen- und Hanfgewebe	5.279	4.770	509
Baumwollgewebe	71.938	63.655	8.283

Unter den oben angeführten Waaren befinden sich mehrere, welche im Generalhandel einen Aufschwung gegen das Vorjahr genommen haben; so namentlich: Eisen, Häute, Baumwolle und Guano (bei der Einfuhr in fremden Schiffen).

Bezüglich der Verminderung, welche oben bei dem Artikel Baumwolle angeführt ist, kommt zu bemerken, dass sich die Cultur dieses Spinnstoffes in Indien und den Vereinigten Staaten von Amerika mehr und mehr verbreitet, und dass in den Preisen desselben, trotzdem sie bereits ziemlich niedrig sind, die rückgängige Tendenz anhält.

Dieser Zustand der Dinge lastet in ziemlich unerfreulicher Weise auf dem hiesigen Platze, wo sich im Besitze der Händler starke Vorräthe befinden, für welche es an Abnehmern fehlt, weil die Spinner immer mehr Neigung zeigen, ungeachtet gewisser damit verbundener Misslichkeiten ihren Bedarf direct von den Productionsorten zu beziehen.

Diese zwei Ursachen im Vereine, namentlich aber die letztere, haben eine Art Krisis hervorgerufen, von welcher der hiesige Markt besonders in den letzten Monaten des vorigen Jahres fühlbar zu leiden hatte.

Noch ein anderer Umstand hat zu der bestehenden Krisis mitgewirkt, nämlich die wahrhaft übermässige Höhe der Eisenbahntarife, welche zum Vortheil der auswärtigen Märkte den Transport sowohl des Rohstoffes, als auch des Fabrikates beschweren.

Man neigt hier deshalb der Ansicht zu, dass in dem Augenblicke, wo die Eisenbahngesellschaften ihre Tarifsätze ermässigen, wo gewisse Abgaben nicht mehr die der Industrie nothwendigen Gegenstände belasten, und wo der französische Handel in den Productionsländern die unerlässlich werdende Ausdehnung gewinnen würde, Havre der erste Baumwollmarkt Europa's werden müsste, weil seine geographische Lage ihm die Versorgung unseres ganzen Continents mit diesem Spinnstoffe zuweist.

Was speciell den Gang des hiesigen Baumwollhandels in 1875 anbelangt, so ist zunächst zu bemerken, dass zu Anfang des Jahres bei ziemlich schwachen Zufuhren die Geschäfte keine grosse Bedeutung erlangten, umsomehr, als die Spinner viel Waare auf directem Wege erhielten.

Im weiteren Verlaufe gewann jedoch der Markt wieder einiges Leben, und dadurch dass die Speculation sich regte, erfuhren die Preise eine allmälige Erhöhung; auch entwickelte sich namentlich in lieferbarer Waare eine ziemlich grosse Regsamkeit.

Ein im März eingetretener leichter Rückschlag war von kurzer Dauer, aber im Juli, da man erfuhr, dass die neue Ernte in den Vereinigten Staaten eine Menge von 4 1/4 Mill. Ballen hoffen lasse, stellte sich ein abermaliges Sinken der Preise um 4 Francs ein.

Von der Zeit an gab es in dem Rückgange keine Unterbrechung mehr. Anfangs October betrug derselbe mehr als 12 Francs für sehr ordinäre Louisiana; der Schlusscours für diese Gattung war 81 Francs, und für sehr ordinäre Georgia 79—80 Francs.

Die Spinnereien hatten dagegen ein sehr gutes Jahr und brachten ihr Erzeugniss mit Leichtigkeit an den Mann. Gespinnste waren im März sehr wenig vorräthig und Preise behaupteten ihre Festigkeit bis zum Herbst, wo die starke Baisse des Rohstoffes auch das Halbfabrikat ein wenig herabdrückte. Trotzdem blieb aber die Lage dieses Industriezweiges eine sehr gute.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Verkehrsbewegung in Baumwolle während der 2 letztverflossenen Jahre:

Provenienz	Verkäufe 1874 Ballen	Verkäufe 1875 Ballen	Zufuhr 1874 Ballen	Zufuhr 1875 Ballen
Vereinigte Staaten	211.142	234.446	340.001	430.989
Brasilien	32.999	20.257	38.217	22.713
Peru	911	65	935	100
Martinique und Guadeloupe	27	.	98	86
Haïti	1.717	492	1.698	3.172
Jumel und Levante	122	212	136	308
Ostindien	171.397	162.276	199.482	212.165
Andere	2.719	3.388	8.588	7.692
Zusammen	421.034	421.136	589.155	677.225

Provenienz	Abfuhr 1874 Ballen	Abfuhr 1875 Ballen	Schliesslicher Vorrath 1874 Ballen	Schliesslicher Vorrath 1875 Ballen
Vereinigte Staaten	341.201	350.569	28.740	109.960
Brasilien	35.577	23.463	8.030	7.480
Peru	485	340	570	330
Martinique und Guadeloupe	98	86	.	.
Haïti	1.468	2.652	320	840
Jumel und Levante	136	448	310	170
Ostindien	180.892	198.705	66.340	80.500
Andere	9.238	4.742	2.140	5.190
Zusammen	569.095	581.005	106.450	204.470

Infolge des in den La Plata-Staaten ausgebrochenen Bürgerkrieges war der Vorrath an Schafwolle dieser Provenienz auf den französischen Märkten Anfangs 1875 ein sehr geringer und konnten sich infolge dessen die Preise dieses Artikels unschwer behaupten.

Hier in Havre notirte man im Januar: Prima Montevideo 265 Francs und Prima Buenos-Ayres 210 Francs, bei einem Vorrathe von 706 und resp. 1295 Ballen.

Da die neue Schur eine gute Qualität zeigte, so machte sich für diese bald eine kleine Begünstigung geltend, während gleichzeitig für alte Wolle eine mässige Entwerthung eintrat.

Die Notirungen blieben auf den Haupteinfuhrmärkten Frankreichs bis zum Juni sehr fest behauptet, von da an ging es aber mit denselben unter dem drückenden Einflusse des wenig günstigen Ergebnisses der Auctionen in London und Havre rückwärts, und schliesslich standen Preise ziemlich weit unter denjenigen, mit welchen das Jahr eröffnet hatte.

Was die Fabrikation von Wollwaaren betrifft, so verlief das Jahr an den vorzüglicheren Mittelpunkten der französischen Industrie unter günstigen Verhältnissen.

In den letztverflossenen 2 Jahren lieferte der Wollhandel von Havre nachstehende Ergebnisse:

Provenienz	Einfuhr 1874 Ballen	Einfuhr 1875 Ballen	Ausfuhr 1874 Ballen	Ausfuhr 1875 Ballen
Buenos-Ayres	37.444	44.883	41.420	38.809
Montevideo und Entre-Rios	19.560	10.944	19.394	11.527
Peru und Chili	2.692	2.830	3.949	3.101
Russland	990	1.941	2.753	2.557
Levante	650	291	946	565
Spanien und Portugal	36	3.233	984	963
Andere	2.642	2.146	2.192	2.080
Zusammen	64.014	66.268	71.638	59.602

Vorräthig blieben zu Ende 1874: 3781 Ballen Schafwolle und 345 Ballen Hammel- und Lammfelle; zu Ende 1875: 10.911 Ballen von der ersteren und 190 Ballen von den letzteren.

Für Häute und Felle herrschte am Schlusse des Jahres 1874 eine günstige Stimmung. Die Preise behaupteten sich sowohl auf dem hiesigen, als auch auf dem Londoner Markte, mit Ausnahme derjenigen für trockene La Plata-Häute, welche etwas schwer abgingen, und als zu Ende Januar 1875 neue Zufuhren einlangten, vollends in Flauheit verfielen.

Die Frage belebte sich erst wieder gegen die Mitte des Jahres, wo der in den La Plata-Ländern eingetretene Ausfall in den Schlachtungen anfing, sich fühlbar zu machen.

Im dritten Quartal 1875 stellte sich ein Rückgang der Preise ein, und zwar sowohl für einheimische Provenienzen, als auch für fremdländische Waare, welche namentlich durch bedeutende Sendungen in ihrem Marktwerthe gedrückt wurde. Das Jahr schloss mit schwachen Preisen, da die Umsätze sich blos auf die Deckung des augenblicklich vorhandenen Bedarfes beschränkten.

Die Ein- und Ausfuhr, sowie der schliessliche Vorrath an Häuten und Fellen beziffert sich für die Jahre 1874 und 1875 wie folgt:

		1874	1875
Einfuhr	Stück	939.542	1,043.019
Ausfuhr	„	1,055.874	1,033.062
Schliesslicher Vorrath	„	105.275	261.482

In Betreff der Pferdehäute, welche in obiger Aufstellung nicht mitbegriffen sind, ergaben sich folgende Belange:

		1874	1875
Einfuhr	Stück	78.051	69.072
Ausfuhr	„	61.032	54.461
Schliesslicher Vorrath	„	42.102	26.998

Der hiesige Zuckermarkt war im Januar 1875 ziemlich fest, obgleich die Production der Campagne, die einen Augenblick durch ausnahmsweise Trockenheit gefährdet

erschien, im September von ausgiebigem Regen begünstigt wurde und von da an auf 430 Mill. Kilo geschätzt werden konnte.

Die beim Jahresbeginn herrschende Festigkeit war jedoch von kurzer Dauer und musste bereits Ende Januar einer gewissen Flauheit weichen.

Eine leichte Besserung, die Anfangs Februar wahrnehmbar wurde, trat zu Ende desselben Monats noch entschiedener hervor. Im März gewann dann wieder ein Rückgang der Preise die Oberhand, dem aber bald eine sehr ausgesprochene Hausse folgte, veranlasst durch den Umstand, dass die Vorräthe in den französischen und englischen Entrepôts gegenüber dem Vorjahre um 800.000 Säcke niedriger sich herausstellten.

Die hohen Notirungen blieben während der nächstfolgenden 3 Monate behauptet; darnach stellte sich aber ein rapides Fallen der Preise ein und das Zuckergeschäft verlor alle Bedeutung.

Das zu Anfang des Jahres 1875 eingetretene Thauwetter gestattete eine reichliche Approvisionirung des Cerealienmarktes. Eine allgemeine rückgängige Bewegung drückte Weizen auf 22½—25 Francs, Roggen auf 18½—19 Francs, Gerste auf 20 bis 23½ Francs und Hafer auf 23—26 Francs herab.

Im März, als es wieder kälter geworden, befestigte sich der Markt. Die Verheerungen, welche später in mehreren Theilen Frankreichs durch Ueberschwemmung der Culturen angerichtet wurden, veranlassten im Juli gegenüber den Notirungen vom April und Mai blos eine Steigerung um 1 Franc.

Von Juli bis September hielt die Vertheuerung der Kornfrüchte an, und erst beim Eintreffen der neuen Ernte auf dem Markte ergab sich eine Baisse von 1—1·25 Francs, und die rückgängige Bewegung dauerte dann bis zu Ende des Jahres fort, welches mit 23½—27 Francs für Weizen, 17 Francs für Roggen und 19—22½ Francs für Hafer schloss.

Mehl befand sich während der ersten Monate des Jahres im Rückgang, so zwar, dass man im April eine Reduction der Preise um 2½ Francs constatiren konnte; allein die im Juli auftretenden schlimmen Nachrichten über den Ausfall der Ernte brachten eine Erhöhung der Mehlpreise um 2½—4 Francs je nach der Qualität zu Stande.

Dieser Hausse, welche bis zum October anhielt, folgte eine Zeit des Rückschlages, welche den Zufuhren von neuer Frucht zu danken war, und am Schlusse des Jahres notirte man 56—57½ Francs.

Kupfer zeigte Anfangs Januar eine gewisse Flauheit, die aber schon gegen Ende des nämlichen Monates sich in Festigkeit verwandelte. Im März kam dann wieder eine mattere Stimmung zur Geltung, wogegen vom Monate Juli an die Preise neuerdings stiegen. Chilenisches Kupfer war zu Ende des Jahres am Pariser Markte mit 213 Francs, auf jenem von London mit 81 L. 10 s. bis 82 L. notirt.

Die Preise für Zinn, welche in starker Hausse eröffnet hatten, nahmen im April eine rückgängige Bewegung, welche bis zum Juli anhielt. Auch die im October eingetretene ziemlich fühlbare Erholung war nur eine vorübergehende und am 31. December notirte man Bancazinn nicht höher als mit 225 Francs.

Schlesisches Zink, im Januar sehr fest, wurde bis zum März flau, stieg aber von da an ununterbrochen und schloss mit 67 Francs.

Mit spanischem Blei ging es in den ersten 3 Monaten des Jahres ebenso; dann besserte sich dessen Preis allmälig und im October waren bereits wieder die Eröffnungscourse erreicht, die sich aber nicht zu behaupten vermochten. Das Jahr schloss niedrig, mit 56½ Francs.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Mahon.

Mahon. Dieser Seeplatz, bekannt als der geräumigste und sicherste Kriegs- und Handelshafen der zwar kleinen, aber seiner vorzüglichen Weizengattung wegen geschätzten Insel Minorca, hat nur einen unbedeutenden Handelsverkehr.

Die spanische Regierung verweist alle aus gesundheitsverdächtigen Ländern kommenden Fahrzeuge hieher, um die durch die Umstände gebotene Quarantäne zu bestehen.

Mahon empfängt Colonialien, Manufacturen, Oel, Bretter, Steinkohlen u. s. w., doch ist der Bedarf bald gedeckt, und ebenso sind auch die Gemüse und Gartengewächse sammt den geringen Quantitäten des hier gebauten Weizens bald ausgeführt.

Dieser beschränkte Verkehr spricht sich auch in der geringen Anzahl der Schiffsankünfte aus. Küstenbarken mitbegriffen, langten hier im Jahre 1874 im Ganzen 256 Schiffe (darunter nur 8 fremde) mit einer Tragfähigkeit von zusammen 19.000 Tonnen ein.

Beinahe die gleiche Anzahl Tonnen, nämlich 18.800, wurde von den in Mahon blos Schutz suchenden 70 Fahrzeugen registrirt. Von diesen gehörten 26 fremden Flaggen, darunter die Hälfte der englischen, an, indem dieser Hafen auf der Route von Malta nach Gibraltar im directesten Fahrwasser liegt.

Wohlbestellte spanische Dampfer unterhalten zwischen Palma und Mahon wochentlich einmalige Fahrten.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Turn-Severin im Jahre 1875.

Turn-Severin. Die letztjährige Handelsbewegung dieses Platzes hatte im Allgemeinen jenen flauen Charakter, der sich seit mehreren Jahren immer fühlbarer macht. Geschäftslosigkeit, hervorgerufen durch den geringen Capitalzufluss von aussen, Mangel an Unternehmungsgeist und deshalb verringerter Verkehr sind die äusseren Merkmale der im hierortigen Handel herrschenden Kraftlosigkeit. Anderntheils übten auch die politischen Verhältnisse des Orients auf die hiesigen Geschäfte insofern einen nachtheiligen Einfluss aus, als denselben ganz oder doch zum grossen Theile jener Credit entzogen wurde, ohne welchen ein lebhafter Handelsverkehr nicht denkbar ist.

Zahlungseinstellungen und Fallimente hiesiger Kaufleute und hiedurch namhafte Verluste österreichisch-ungarischer Firmen kamen im Laufe des Jahres 1875 vielfach vor.

Die aus der Ernte des Vorjahres aufgespeicherten Vorräthe an Weizen erfuhren weder Abnahme, noch Nachfrage, trotz der fast auf ein Minimum gesunkenen Preise.

Die ursprünglich sehr günstigen Aussichten auf die neue Ernte haben sich nicht realisirt, denn abgesehen von der Quantität, welche mittelmässig ausfiel, war die Gattung des Weizens eine geringe und blieb derselbe deshalb am Weltmarkte vernachlässigt.

Wohl war die Maisernte in jeder Hinsicht eine vorzügliche, doch fand hierin bis zum Jahresschlusse und darüber hinaus kein Umsatz statt und dürfte deren Ertrag erst seinerzeit seine wohlthuende Wirkung äussern.

Dieser Zustand des absoluten Stillstandes im Cerealienhandel dauerte bis Ende Juni, in welchem Monate eine kurze Aenderung eintrat. Es liefen nämlich plötzlich

Kaufaufträge für Weizen aus Galatz, Braila und Budapest ein, was den Preis dieser Frucht von 50 auf 105 Francs pr. Killa ($10\frac{1}{2}$ Wiener Metzen) hob.

Allein ebenso rapid, als Nachfrage und Preise sich erhöhten, wurden die speculirenden Eigenthümer und Producenten in ihren Erwartungen getäuscht, denn die Preise sanken wieder auf ihr früheres Niveau zurück, ehe noch die gemachten Schlüsse zur Lieferung gelangten.

Immerhin betrug der hierortige Export von Weizen aus der 1874er und 1875er Ernte im Laufe des vorigen Jahres 522.010 Zollctr., gegen 156.172 Zollctr. in 1874. Davon gingen nach:

		1875	1874
Oesterreich-Ungarn	Zollctr.	235.010	140.648
Braila und Galatz	„	287.000	15.524

Unter Hinzurechnung von 10.820 Zollctr. Mais stellt sich die Gesammtmenge des verfrachteten Getreides mit 532.830 Zollctr. heraus. Auf die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft entfallen von diesem Quantum 424.320 Zollctr., auf die Schiffe der ottomanischen Dampfschifffahrtsgesellschaft 70.900 Zollctr., auf die romanische Eisenbahn 27.720 Zollctr., letztere lediglich bis zur Landesgrenze aus den nächstgelegenen Stationen.

Der mit jedem Jahre sich verringernde Export von Grosshornvieh betrug im Jahre 1875 über die Grenze nach Orsova 2241 Stück; dagegen vergrösserte sich der Austrieb von Borstenvieh pr. 12.428 Stück gegen das Vorjahr um das Dreifache.

An Ziegen, Schafen und Geisen wurden 16.870 Stück nach Oesterreich-Ungarn getrieben; in dieser Menge sind aber auch die aus der Weide rückkehrenden Thiere inbegriffen.

Von Producten dieses Bezirkes sind noch zu nennen: Bier (3000 Eimer jährlich), Alkohol und Wein.

Die Bierproduction verbesserte sich bedeutend und besteht bereits die Concurrenz mit dem hier früher üblich gewesenen Bier von Pancsova und Steinbruch. Die hiesige Brauerei vermag jedoch den Bedarf nicht zu decken, weshalb auch der Import von Bier zwar noch stattfindet, aber in Abnahme begriffen ist.

Die Weinfechsung war im Jahre 1875 eine sehr ausgiebige und an Qualität eine vorzügliche. Der Preis des jungen Weines (am flachen Lande) war ein so niedriger, dass für 1 Vadra (12 Mass) kaum 2—3 Francs bezahlt wurden. Da nun ca. 13.000 Pogone (Joch) Weingärten in diesem Districte bebaut zu werden pflegen und das letztjährige Ergebniss mit 20 Vadra pr. Pogone angenommen werden kann, so dürfte ein Quantum von ca. 60.000—70.000 Eimern Wein gewonnen worden sein.

Diese an sich namhafte Production bewirkte infolge der Absatzlosigkeit und des niedrigen Marktwerthes der Feldfrüchte einen verhältnissmässig geringen Capitalzufluss. Der erzielte Ertrag gelangte zumeist in die Cassen der Regierung für rückständige Pachtschillinge und Steuern, so dass nur wenig Geld zur Belebung des Verkehrs in den Händen der Producenten verblieb.

In sonstigen Handelsartikeln gestaltete sich sowohl Ein- als Ausfuhr gegen das Vorjahr etwas günstiger. So betrug der Gesammtexport nach Oesterreich-Ungarn 26.136 Zollctr., gegen 18.491 Zollctr. im Vorjahre.

Die wichtigsten Gegenstände dieser Ausfuhr waren: Häute und Felle 2000 Zollcentner, Knoppern 1051 Zollctr., Wolle 577 Zollctr., Wein 1612 Zollctr., Mehl und Mahlproducte 11.222 Zollctr., Fassdauben 5339 Zollctr.

Die Gesammteinfuhr aus Oesterreich-Ungarn verringerte sich gegen das Vorjahr, und zwar von 80.766 auf 72.850 Zollctr. Eine Zunahme des Imports fand bei folgenden Artikeln statt:

Waarengattung		1874	1875
Farben und Farbstoffe	Zollctr.	379	1.385
Zündwaaren	„	532	1.465
Kerzen und Seifen	„	1.359	3.882
Spiritus und Branntwein	„	918	1.480
Zucker	„	5.324	8.162
Colonialwaaren und Südfrüchte (via Triest)	„	572	909
Sonstige Specereien	„	124	1.013
Oel zum Genusse und zu gewerblichen Zwecken	„	1.936	2.819
Mehl und Mahlproducte	„	488	1.013
Leinen und Zwilch	„	348	1.094
Manufacte und fertige Kleider	„	1.000	3.419
Leder und Lederwaaren	„	707	1.542
Eisenwaaren	„	3.430	16.955
Papier	„	397	2.453
Waffen und Munition	„	45	1.537

Eine Abnahme des Imports ergab sich dagegen bei nachbenannten wichtigeren Gegenständen:

Waarengattung		1874	1875
Marmor und Steinarbeiten	Zollctr.	2.725	1.071
Metalle	„	1.029	540
Roheisen	„	8.618	.
Maschinen	„	4.039	2.799
Bier	„	4.225	2.588
Nutzhölzer und Bauholz	„	82.243	837
Wägen	Stück	7	.

Die seit Anfangs Januar 1875 eröffnete Eisenbahnlinie von der Landesgrenze bei Vercerova bis Bukarest äussert nur auf den Binnenverkehr einen geringen Einfluss, beschränkt sich auf den noch unbedeutenden Personenverkehr und die Verfrachtung der Güter zwischen den einzelnen Stationen.

Der Gesammttransport der hiesigen Station während des Jahres 1875 betrug 212.480 Ctr. an diversen Gütern, darunter 127.720 Ctr. Getreide; ferner 5940 Stück Borstenvieh aus dem Innern des Landes bis hieher oder bis Vercerova behufs Weiterverfrachtung.

Am Markte von Turn-Severin nehmen die österreichisch-ungarischen Industrie-Erzeugnisse noch immer den ersten Rang ein, doch drängen sich allmälig auch Provenienzen aus Deutschland, England und Frankreich ein. So z. B. fanden in der neuesten Zeit deutsche Eisenfabrikate, hauptsächlich aus Westphalen und Thüringen, wegen ihrer Billigkeit einen nicht unbedeutenden Absatz und drohen die an Qualität zwar viel höheren, jedoch auch theureren österreichisch-ungarischen Fabrikate zu verdrängen.

Ebenso wird Rohstahl aus derselben Quelle bezogen, was zur Folge hat, dass Brescianer Stahl der gräflich Thurn'schen Gewerkschaften in Kärnten trotz seiner vorzüglichen Qualität und des billigen Preises dem oben erwähnten deutschen Fabrikat weichen muss. Als Motiv dieser Erscheinung könnte nur die grössere Rührigkeit der deutschen Geschäftsleute und deren Agenten, sowie nicht minder die längere Sicht bei Zeitgeschäften und die Coulance bei vorkommenden Prolongationen gelten.

Oesterreichische Sensen behaupten noch immer ihre hervorragende Bedeutung auf dem hiesigen Markte, wenn auch der Bedarf daran infolge des Umstandes, dass

sich die Grossgrundbesitzer mehr und mehr an den Gebrauch landwirthschaftlicher Maschinen gewöhnen, fortwährend abnimmt.

Sicheln werden dagegen seit neuester Zeit beinahe ausschliesslich aus Sheffield via Galatz bezogen, was der bedeutenden Billigkeit gegenüber der österreichischen Waare zu danken ist.

Dasselbe gilt von Weiss- und Schwarzblech, wie auch von ordinärer Blechwaare, welche zumeist aus England ebenfalls über Galatz hieher gelangt. Grobschmiedwaaren, dann Eisennägel werden noch immer aus Oesterreich-Ungarn bezogen.

In Drahtstiften vermag dagegen weder unsere, noch die deutsche Waare mit der belgischen und englischen zu concurriren, und zwar hauptsächlich wegen der Billigkeit der letzteren. So kostet z. B. am hiesigen Platze die Oka (2¼ Pfd.) Drahtstifte mittlerer Sorte im Detail 80 Centimes, während das gleiche Quantum Stifte österreichisch-ungarischer oder deutscher Erzeugung schon en gros dem Händler auf 90 Centimes zu stehen kommt.

Baumwollzenge, Chiffon u. dgl. sind meist englisches Fabrikat, und nehmen den Weg hieher via Bukarest mittels der Grossimporteure. Ein englischer Yard farbige Cottons kommt dem hierortigen Kaufmann loco Bukarest mit Einschluss des Zolls auf 75 Centimes zu stehen, während die Elle österreichisches Fabrikat ohne Zoll in der Fabrik selbst 24 kr. kosten soll.

Wollwaaren, wie Frauenshawls, Wolltücher u. dgl., werden aus Berlin bezogen, weil das Wiener Fabrikat gleicher Gattung an Qualität und Preis dem Berliner nachsteht.

Gewöhnliche Seife wird noch aus Oesterreich-Ungarn am bedeutendsten importirt und erhöhte sich deren Einfuhr im Jahre 1875 infolge des Verfalles der Galatzer Seifenfabrik. Nichtsdestoweniger beginnt man schon der ordinären Seife aus Odessa und Marseille hier Eingang zu verschaffen, und dürfte diese Concurrenz sich sehr empfindlich gestalten, wenn Schiffe, welche aus Frankreich nach Galatz kommen, um da Getreide zu laden, theilweise Seife als Ballast mit geringeren Transportspesen aufnehmen sollten.

Feine Seifen und Glycerinfabrikate werden zumeist aus Frankfurt und Paris hiehergebracht, weil sie im Preise niedriger zu stehen kommen, als jene aus Oesterreich-Ungarn. Als Motiv dieses Rückganges in unserem Import dürfte eben nur die offenkundige Sorglosigkeit unserer Industriellen zu betrachten sein, denen fremde Agenten mit viel schlechterer Waare den Rang abgewinnen.

In Stearinkerzen beherrscht seit 1½ Jahren das Erzeugniss der Società Triestina die Hauptmärkte der kleinen Walachei, während die Fabrikate der sonstigen österreichisch-ungarischen Etablissements zurückweichen, hauptsächlich der höheren Preise halber. Die bessere Qualität der letzteren wird zwar anerkannt, jedoch als Handelswaare findet sie deshalb keine grössere Berücksichtigung.

Dem Triestiner Fabrikat erwächst allmälig auch Concurrenz durch den Import der Münchener Stearinkerzen, welche sich mittels Nachahmung der Apollokerzen-Enveloppe unter diesem beliebten Titel Eingang zu verschaffen suchen. Im Preise und in der Qualität sind diese Kerzen dem Triester Artikel ganz gleich.

Rationelle Rührigkeit und billigere Frachtsätze dürften in dieser Branche lohnenden Absatz und einen dauernden Markt gewähren, insolange noch die Galatzer Fabrik in dem gegenwärtigen Stadium des Dahinsiechens sich befindet.

Die Einfuhr von Spiritus oder Alkohol erscheint vermöge der vielen zollamtlichen Cautelen und der hohen Abgaben, die oft 45—50 pCt. des Werthes betragen, förmlich untersagt. So wird zur Vermauthung nur 40gradiger Alkohol zugelassen, dessen Werth auf mindestens 120 Francs pr. Eimer gestellt, und von diesem Betrage die 8 pCt. Zollgebühr, dann die Regierungs- und Stadtaccise, die ebenfalls auf 16 Francs pr. Eimer sich beläuft, eingehoben.

Oesterreichisch-ungarische Weine können nur importirt werden, wenn sie mit 25 fl. pr. Eimer bewerthet erscheinen. Von diesem Werthbetrage werden dann Zoll und Accise für die Regierung und die Stadt entrichtet. Die Einfuhr von Wein in Flaschen kommt noch theurer zu stehen. Infolge dieser Besteuerungsmodalität können unsere Weine mittlerer Gattung unmöglich zum Import gelangen. Alle diese Beschränkungen gründen sich auf das hierländige Gesetz über die Spirituosen, dessen Bestimmungen das neue Mauth- und Zollgesetz im Artikel 10 unberührt lässt.

Glas und Glaswaaren werden ausschliesslich aus Oesterreich-Ungarn bezogen, u. zw. ordinäre Glaswaaren aus Essegg, feinere aus den österreichischen oder böhmischen Fabriksniederlagen.

Der Import von Zucker hat sich im Laufe des Jahres 1875 gegen das Vorjahr bedeutend erhöht, obzwar die hierländigen wirthschaftlichen Verhältnisse zu der Annahme eines eingetretenen stärkeren Verbrauches im Allgemeinen wohl nicht berechtigen. Diese erfreuliche Thatsache dürfte eher in der hohen Entwicklung unserer Zuckerindustrie und deren Concurrenzfähigkeit gelegen sein; denn ungeachtet bereits im October v. J. französische Waare hier zu sehr niedrigen Preisen angeboten wurde, hatte sich unser Zucker, wenn auch im Preise gedrückt, doch am Markte behauptet.

So offerirte man französischen Raffinatzucker 2. Qualität franco Galatz zu 83½ Francs pr. Doppelcentner (100 Kilo), während die Anbote der österreichisch-ungarischen Producenten für Meliszucker, welcher der vorerwähnten Sorte an Qualität nachsteht, franco Turn-Severin zwischen 85 und 85½ Francs variirten.

Die Folge hievon war, dass die Differenz der Transportkosten zwischen hier und Galatz, jedoch nur zur Hälfte (bis Turn-Magurelle und Giurgevo), die Preise nivellirte und somit der diesseitige Vortheil unseren Producenten zugute kam.

Trotzdem versorgte sich auch der hiesige Markt bis zu 40 pCt. seines Bedarfes mit französischem Zucker, und wenn nicht die Schifffahrt so ungewöhnlich frühzeitig eingestellt worden wäre, hätte sich die Zuckereinfuhr aus Oesterreich-Ungarn um ein Bedeutendes gehoben.

Die französischen Fabriken trachten der Bequemlichkeit der jeweiligen Abnehmer in Form und Menge ihrer Waare thunlichst zu entsprechen. So z. B. bringen sie Würfelzucker, wovon sich Kleinhändler stets grössere Vorräthe anzuschaffen pflegen, ferner Brodzucker in verschiedenen Gewichtsmengen von 4, 3, 2, ja selbst von 1 Oka, weil diese Form von der ländlichen Bevölkerung mit Vorliebe gesucht wird. Auch ist die gelbe Cartonnirung des Brodzuckers eine wesentliche Bedingung für dessen Absatz.

Die österreichisch-ungarischen Fabriken liefern leider keinen Brodzucker unter 4 Oka (9 Pfd.) Gewicht und hätten eigentlich in dem Melisbrode einen mächtigen Factor des Absatzes, welcher bei gleicher Gewichtsmenge voluminöser ist und vom gemeinen Manne viel höher angeschlagen wird, als der beste Raffinatzucker.

Mit Rücksicht auf die stets zunehmende Einfuhr französischen Zuckers in diese Länder, und in Anbetracht der sich nunmehr erhöhenden Zoll- und Acciseabgaben wäre es für unsere Zuckerindustrie von hohem Interesse, wenn sie für den Transport möglichst billige Frachtsätze erwirken und die Waare in Form und Gewicht den eigenthümlichen hierländigen Bedürfnissen in der angedeuteten Weise anpassen wollte.

Hiedurch wäre es noch möglich, das verlorene Terrain zurückgewinnen und den hiesigen Markt ausschliesslich zu beherrschen. Wenn jedoch die Rübenernte in Frankreich sich günstiger gestalten sollte, wodurch die Preise des Zuckers noch mehr sinken würden, dann dürfte eine Concurrenz mit dem französischen Producte unmöglich werden.

Der Ausfall beim Importe von Roheisen im Jahre 1875 ist im Allgemeinen in der misslichen wirthschaftlichen Lage dieser Länder, sowie nicht minder in der stets wachsenden Einfuhr von englischem Roheisen zu suchen.

Aber auch ein besonderer Umstand liesse sich für diese Erscheinung anführen. Es haben nämlich einige Belgrader Grosshändler den während der 2 letzten Jahre angeschafften übermässigen Vorrath an ungarischem Roheisen in der sog. bosnischen Form (Samokov) nach allen Stationen der unteren Donau, selbst nach Craiova, abgesetzt und hiebei, da sie durch die schlechten commerciellen Verhältnisse in Serbien zu diesem Auskunftsmittel genöthigt wurden, namhafte Verluste erlitten.

Aehnliches fand mit mehreren hundert Kisten Brescianer Stahl statt, welche in den türkischen Stationen unter dem Werthe hintangegeben wurden.

Leder und Lederwaaren, sowie fertige Schuhe österreichisch-ungarischer Provenienz behaupten nach wie vor ausschliesslich den hiesigen Markt.

Aus dem Angeführten erscheint dargethan, dass sich der fremdländische Import nach diesen Ländern allmälig erhöht und dass unsern Industrieproducten fast auf allen Gebieten die Gefahr droht, verdrängt zu werden.

Diese Thatsache liesse sich durch die vorgeschrittene Industrie der concurrirenden Länder, die grössere Solidität in Waare und Gebarung, ferner durch die intensivere Thätigkeit ihrer Handelsagenten und insbesondere durch die beispiellos billige Seefracht erklären.

Unsere Transporte gelangen jetzt, sowie früher, lediglich mittels der Dampfschiffe hieher, welche, abgesehen von der die Frachtsätze monopolisirenden Concurrenzlosigkeit, öfters eben zu einer Zeit den Dienst versagen, wo die Handelsconjunctur benützt werden soll.

Wie lähmend auf den ganzen Handel auch die Langsamkeit dieses Transportmittels einwirkt, ersieht man aus dem Umstande, dass hieher, knapp an der Grenze der österreichisch-ungarischen Monarchie, Waaren aus Galatz mittels der Eisenbahn binnen 36 Stunden einlangen, während Wochen benöthigt werden, um ähnliche Waaren aus Budapest oder Wien zu erlangen.

Ein weiterer Umstand des Rückganges unserer Einfuhr nach diesen Ländern dürfte in dem Mangel an erprobten und auch mit den nöthigen Fachkenntnissen ausgestatteten Handelsagenten oder Commissionären liegen. Der Handelsagent oder Commissionär ist das mächtigste Glied in der Kette, welche die Industrie mit dem Verkehr, dem Handel und dem Consum zu einem gedeihlichen Ganzen verbinden soll. Nur im engen Vereine können diese Factoren ihre hohe volkswirthschaftliche Aufgabe lösen, indem sie sich gegenseitig ergänzen und unterstützen.

Es wirft sich somit die Frage auf, ob und auf welche Weise dieses Verbindungsglied seine Pflicht thut, und ob hiedurch die Industrie und der Handel gefördert oder geschädigt werden? So wie die Dinge sich hier verhalten, könnte man leider das Letztere behaupten.

Nur wenige Industrielle oder Handelsleute verstehen sich zur jährlich einmaligen Absendung eigener Agenten mit Mustern ihrer Fabrikate, behufs Aufnahme von Bestellungen.

Die fernere Abwicklung dieser, die Wahrnehmung neuer Geschäfte und die sonstige Vertretung überhaupt überlassen diese Industriellen oder Handelsleute den zufällig am Platze als Agenten oder Commissionäre sich gerirenden Individuen, die meistens Leute ohne erprobte fachmännische Kenntnisse sind und selten das volle Vertrauen der Committenten geniessen, welches zu einer erspriesslichen Wirksamkeit absolut nöthig ist.

Innerhalb vier Jahren wurde gegen vier solche Agenten der Concurs eröffnet, mehrere verschwanden vom Platze nach Verübung vieler Betrügereien und Veruntreuungen, und schädigten um viele tausend Gulden sowohl ihre Mandanten, als auch die Geschäftsleute, für welche sie intervenirten, und discreditirten nicht nur den österreichisch-ungarischen Industriellen und Handelsmann, sondern erschütterten auch das Vertrauen desselben für weitere Unternehmungen.

Derartige Agenten oder Commissionäre suchen stets nur Vortheile für sich, auf Kosten ihrer Mandanten oder der Committenten, unbekümmert um die Ehre und das Interesse Beider.

Da nun diese Agenten eine gewisse Provision als Entlohnung erhalten, so werden durch sie auch nur jene fremden oder hierländigen Firmen vertreten, von denen sie günstigere Bedingungen erlangen, wenn auch deren Waare an Gattung geringer und im Preise höher sich darstellt.

Oefters kam es vor, dass diese Agenten selbst die Preise willkürlich erhöhten, ohne diesen Vortheil ihren Mandanten zugewendet zu haben, was oft zu Reclamationen und Processen Veranlassung gab, hauptsächlich aber die österreichisch-ungarischen Importartikel, eben wegen ihrer Vertheuerung gegen jene des Auslandes, vom Absatze fernhielt.

Es wäre somit von höchstem Interesse für unseren Export, in dieser Richtung Abhilfe zu schaffen. Dieser wahrhafte Krebsschaden unseres Ausfuhrhandels nach diesen Ländern könnte vielleicht dadurch beseitigt werden, wenn die Vertretung unserer Industriellen und Handelsleute nur solchen Agenten oder Commissionären anvertraut würde, deren erprobte Ehrlichkeit und Fachkenntnisse seitens der österreichisch-ungarischen Handelskammern anerkannt worden sind.

Dagegen müsste diesen Agenten für die ihnen aus der obigen Referenz zufliessenden Vortheile zur Pflicht gemacht werden, lediglich für den Absatz österreichisch-ungarischer Industrieproducte zu wirken.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Bosnien im Jahre 1874.

Serajevo. Jene Umstände, welche der wirthschaftlichen Entwicklung Bosniens im Jahre 1873 in den Weg traten, haben sich auch noch im Jahre 1874 recht fühlbar gemacht. Handel und Verkehr stockten unter der Einwirkung der Wiener Börsen-Katastrophe, die Importeure waren in Gewährung von Crediten vorsichtig und misstrauisch geworden und trachteten ihre noch ausstehenden Forderungen zu liquidiren. Anderseits machte auch die Kauffähigkeit der bosnischen Bevölkerung in ihrem Erstarken nur langsame Fortschritte.

Die Cerealienernte des Jahres 1873 war in den westlichen Kreisen, welche an Oesterreich grenzen, eine ganz schlechte, in den östlichen Kreisen und im Herzen des Landes eine mittelgute gewesen. Schon zu Ende 1873 war die Befürchtung allgemein geworden, dass die Getreidevorräthe nicht hinreichen werden, der Bevölkerung jener Landstriche Nahrung bis zur nächsten Ernte zu bieten.

Diese Befürchtung hat sich leider bewahrheitet. Schon im Frühjahre 1874 brach in der Herzegowina und im Mutessariflik Travnik ein allgemeiner Nothstand aus, und die Regierung sah sich nicht nur genöthigt, für den letztgenannten Gouvernement-Bezirk vom Monate Mai an bis zur Ernte ein Getreideausfuhrverbot, von welchem jedoch früher abgeschlossene Lieferungsverträge nicht getroffen wurden, zu erlassen, sondern musste auch der nothleidenden Bevölkerung durch Spenden von Getreide und Mais zu Hilfe kommen.

Die Cerealien hatten sich im April 1874 infolge des warmen Wetters kräftig entwickelt und die Obstbäume standen im üppigsten Blüthenflor, da traten Fröste ein, so heftig, dass sie selbst in einem so rauhen Lande wie Bosnien als unerhört erschienen, und behinderten nicht nur in empfindlicher Weise das Wachsthum der Cerealien, son-

dern vernichteten geradezu die Hoffnung auf eine nur halbwegs mässige Obsternte. Um das Unglück voll zu machen, folgte den Frösten ein mehrwochentlicher Regen.

Bei allen diesen Umständen muss es Wunder nehmen, dass Bosnien nicht abermals von entschiedenem Misswachs heimgesucht wurde, sondern doch noch eine erträglich gute, wenn auch unter dem gewöhnlichen Ertrag bleibende Ernte aufzuweisen hatte, welche es möglich machte, bedeutendere Quantitäten als im Vorjahre auszuführen.

Bezüglich der Obsternte jedoch gingen die gehegten Befürchtungen nicht nur im vollsten Masse in Erfüllung, sondern wurden noch übertroffen. Kaum $1/_5$ der Pflaumenernte von 1873 war das Ergebniss in 1874 und diese Calamität erstreckte sich auf das ganze Land, insbesondere auf die obstreiche Posavina.

Die schon seit 12 Jahren wüthende Epizootie (Milzbrand und Rindertyphus) hat auch im Jahre 1874 nicht aufgehört. Verseucht waren insbesondere die Kreise Bihać, Banjaluka, Travnik und Serajevo. Die Herzegowina, mit wenigen Ausnahmen, und der Kreis von Zvornik blieben hievon verschont.

Es ist nicht abzusehen, wann diese den Reichthum Bosniens untergrabende Calamität endlich aufhören soll; denn einerseits wird die Sanitätspolizei in dieser Richtung nicht mit der nöthigen Thatkraft gehandhabt, anderseits blickt die Bevölkerung, ihre wahren Interessen verkennend, nur auf den momentanen Gewinn, und scheut sich nicht, das Fleisch gekeulter Thiere, sowie deren Häute und Abfälle auf den Markt zu bringen.

Gefallene Thiere werden oft gar nicht verscharrt, sondern aufs Feld geworfen, von wo dann Raubvögel die Seuche weiter verbreiten. An der Save und Unna ereignete es sich schon oft, dass man gefallene Rinder ins Wasser warf.

Dass diese beklagenswerthen Verhältnisse zunächst für den Handel mit Rindvieh, Rindshäuten und Talg die nachtheiligsten Folgen haben, bedarf kaum der Erwähnung.

Für die Veredlung des kleinen schmächtigen Rinderschlages zeigt keiner der grösseren Grundbesitzer einen Sinn. Ebensowenig geschieht etwas zur Hebung der Schaf- und Schweinezucht, und doch wäre namentlich die erstere in einer so weidereichen Provinz, wie es die hiesige ist, dessen dringend bedürftig.

In dem Abhängigkeitsverhältnisse der Zinsbauern zu den Grundherren ist keine Veränderung eingetreten. Gleichwohl hat der an Ackerbaugründen arme Boden Dalmatiens schon seit Jahren viele Dalmatiner bewogen, nach Bosnien auszuwandern und als Zinsbauern ein kärgliches Brod zu verdienen. Am dichtesten wohnen diese eingewanderten Zinsbauern längs der dalmatinischen Grenze, in den Ortschaften Ljubuški, Aržano und Ričizze, dann im Innern des Landes bei Kreševo, Fojnica und Travnik.

Das Princip des Fruchtwechsels ist hier noch unbekannt und wird deshalb der Boden ganz erschöpft, da die Düngung durchaus nicht in zureichendem Masse geschieht.

Wünschenswerth wäre es, wenn das Areale der abgestockten Waldungen der Cultur überlassen würde, statt voll Gestrüpp und Baumstrunke zum Aufenthalt der Ziegenheerden zu dienen, welche das Aufkommen jedes Jungwaldes verhindern.

Von der Berechtigung der Ausländer, liegende Gründe zu erwerben, wird im Allgemeinen wenig Gebrauch gemacht. Die bestehenden Verhältnisse sind eben nicht danach angethan, um in dieser Richtung fördernd und ermuthigend einzuwirken.

Mit dem Abholzen der Staatswaldungen wurde im Jahre 1874 fortgefahren. Im Monate October kamen ansehnliche Waldcomplexe in den Kreisen Zvornik, Banjaluka, Bihać und Travnik unter den Hammer. Die Wälder in der Nähe der Ortschaften sind sehr gelichtet; in der Umgebung von Serajevo selbst ist in einem Umkreise von 2 Stunden keine Waldparcelle zu finden. Die Schuld an diesen Devastationen trifft zum Theil die Gemeinden, welche oft über ihren Bedarf, aus blossem Muthwillen die Wälder lichten.

Im Frühjahr 1874 wurde das Tabakmonopol auch in Bosnien eingeführt.

Bezüglich der Ausbeutung der Mineralschätze ist es beim Alten geblieben. Eine bergmännische Schürfung der reichen Eisen-, Kohlen-, Blei- und Kupferlager hat nirgends stattgefunden. Das vorzügliche Eisen wird in primitivster Weise gewonnen und in kleinen Hammerwerken, wie z. B. in Kreševo und Foča, zu Nägeln, Hufeisen und Messern verarbeitet.

Sehr wohlthuend könnte gerade in dieser Richtung die Heranziehung fremder Capitalskräfte wirken, welche bereitwilligst zuströmen würden, wenn ihnen seitens der Regierungsorgane eine willfährige Aufnahme gesichert würde, welche jedoch bisher gänzlich mangelt. So konnte ein bedeutender österreichischer Industrieller, der über namhafte Mittel verfügt, die Betriebsconcession, um die er sich bereits seit paar Jahren bewirbt, noch immer nicht erlangen.

Selbstverständlich kann eine lucrative Ausbeutung der Mineralschätze nur mit der Vermehrung und Verbesserung der schon bestehenden Communicationen Hand in Hand gehen. Aber auch in diesem Punkte lässt sich kaum viel Lobenswerthes herausfinden, insoweit Rücksichten ökonomischer Natur in Betracht gezogen werden.

Im Jahre 1874 wurde die Strasse Serajevo-Mostar halb vollendet, die Anlage lässt jedoch viel zu wünschen übrig und der Frachtenverkehr mittels Wagen ist nahezu null. Die enorme Steigung auf dem Papraskaberge in einem Terrain, wo bei dem häufigen Regen Erdabrutschungen nicht zu den seltenen Ereignissen gehören, behindert wesentlich den Waarenverkehr und wird, wenn auf diesen mehr Gewicht gelegt wird, die Umlegung der Strasse unumgänglich nothwendig machen. Im Spätherbst und Winter ist diese Strasse wegen der Kothmassen, die sich daselbst ansammeln, nicht fahrbar.

Ueber die Neretva bei Jablanitza, zwischen Mostar und Serajevo, wurde im Herbst 1874 eine eiserne Brücke geschlagen und eine zweite sieht der Aufstellung entgegen.

Ferner wurde im genannten Jahre die kurze Strassenstrecke Doberlin-Kostajniza hergestellt, diese ist jedoch nur bei trockenem Wetter gut fahrbar. Wünschenswerth wäre es, wenn auch die fehlende Brücke bei Trebinje über die Trebišniza vollendet würde, um diesen Theil der Herzegowina mit Ragusa in directe Verbindung zu bringen. Ebenso gehört auch die Anlage einer gut fahrbaren Strasse zwischen Grab und Petrovaz an der dalmatinischen Grenze bislang noch in den Bereich frommer Wünsche. Die Strasse von Brood nach Serajevo, welche den hauptsächlichsten Verkehr mit Bosnien vermittelt, ist der Ausbesserung in hohem Grade bedürftig, insbesondere die Strecken bei Vranduk, über den Vetrenicapass bei Travnik und über den Kobilaglavaberg, 4 Stunden von Serajevo.

Im Mai und August 1874 wurden sämmtliche Brücken, bis auf die Jochbrücke bei Doboj, vom Hochwasser weggeschwemmt und der Verkehr auf dieser Strecke blieb tagelang unterbrochen, bis die Brücken nothdürftig wieder hergestellt wurden.

Die Frachtpreise für Lastwägen zwischen Brood und Serajevo sind unverändert geblieben; sie variirten pr. Zollcentner zwischen 3 fl. im Sommer und 4 $1/2$ fl. im Winter.

Im Mai 1874 trat eine österreichisch-türkische Commission zusammen, um die Anschlusspunkte der bosnischen an die kroatischen Bahnen festzusetzen. Statt des gewünschten Anschlusspunktes Brood wurde die zwischen Brood und Schamaz gelegene Ortschaft Novigrad gewählt, weil die Bahnstrecke nach dieser Ortschaft auf beiden Save-Ufern weniger den Ueberschwemmungen ausgesetzt sein würde, als wenn die Bahn ihren Anschluss in dem tief gelegenen Schamaz fände. Brood wurde türkischerseits nicht acceptirt, weil der Bahnbau dahin zu kostspielig wäre.

Im Herbst 1874 haben die Sectionen Banjaluka-Busovača-Serajevo, Busovača-Doboj-Schamaz und Serajevo-Priepolje-Mitrovitza ihre Vorstudien für die zu erbauen-

den bosnischen Eisenbahnlinien vollendet und ihre Pläne eingesendet. Die Ingenieure wurden entlassen, mit Ausnahme jener der Section Busovača-Schamaz, welche im December 1874 ihr Hauptquartier nach Serajevo verlegte, um von hier aus die Studien der Variante Serajevo-Visoka-Zenica im Bosnathale vorzunehmen. Im Betriebe befindet sich gegenwärtig in Bosnien die Eisenbahnstrecke Banjaluka-Doberlin.

Seit dem Frühjahr 1874 laufen die Dampfer der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft die türkischen Save-Echellen Alt-Gradiska (Berbir), Türkisch-Brood, Schamaz und Břćka an.

Auf dem Gebiete der geistigen Cultur ist kein Fortschritt bemerkbar geworden. Die türkischen Schulen bieten dem Lande keinen Nutzen, und die aus Gemeindemitteln und durch fremde Subventionen erhaltenen Lehranstalten sind zu wenig zahlreich, um die Aufklärung auch ausser den Bereich der Städte und der grösseren Ortschaften zu tragen. Das im Jahre 1874 erlassene Schulgesetz, welches alle Schulen unter staatliche Aufsicht stellt, ist bis jetzt im Wesentlichen noch ein todter Buchstabe geblieben.

Es kann nur zu Gunsten der Fortschrittsfähigkeit des Landes sprechen, wenn trotz der vorerwähnten, zum Theil durch Elementarereignisse herbeigeführten Hemmnisse der Handel im Grossen und Ganzen gegen das Vorjahr sich nicht schlimmer gestaltet hat.

Bosnien, welches vor 30 Jahren ein von der abendländischen Cultur ganz abgeschlossenes und mit den Bedürfnissen civilisirter Völker ganz unvertrautes Gebiet bildete, tritt mehr und mehr in den Weltverkehr ein, und würde nach dem Ausbau der Eisenbahnlinien seiner Aufgabe in dieser Beziehung vollständig gerecht werden.

Der Ein- und Ausfuhrhandel nach und aus Oesterreich-Ungarn hat im Vergleiche mit den Ziffern des Vorjahres nach beiden Richtungen einige Besserung erfahren.

Bei der Einfuhr zeigt sich eine Zunahme in: Kaffeesurrogaten, raffinirtem Zucker, Südfrüchten, Cerealien, Reis, Mehl, Hülsenfrüchten, Wachs, Honig und Käse, Hopfen, Ochsen, Kühen, Pferden, Eseln, Schweinen und Schafen, Essig, Spiritus und gebrannten Flüssigkeiten, Esswaaren, Brenn- und Werkholz, Farbholz, Arzenei- und Parfümeriestoffen, Stahl, Kupfer, Bleiglätte, Blei, Quecksilber, Zink, Zinn, Schafwolle und Schafwollwaaren, Hanf und Flachs, Baumwolle und Baumwollgarnen, Seilerwaaren, Leinengarnen und derlei Waaren, Seide und Seidenwaaren, fertigen Kleidern, Bürsten und Siebmacherwaaren, Schilf- und Strohwaaren, Papier und Papierarbeiten, Leder- und Gummiwaaren, Holz- und Glaswaaren, Thon- und Eisenwaaren, Wägen, Instrumenten, Kurzwaaren, chemischen Producten und Hilfstoffen, Wachs- und Unschlittkerzen, Seife, Zündwaaren, Büchern, Lederabfällen und Holzkohlen.

Eine Abnahme erfuhren: Tabakfabrikate, Gartengewächse und Obst, Heu, Fische, Fettwaaren und Oele, Felle und rohe Häute, Bier, Dach- und Mauerziegel, Kalk und Steine, Koch- und Steinsalz, Streck- und Gusseisen, Pelzwerk, Beinarbeiten, Steinarbeiten, Metallwaaren.

Eine Zunahme des Verkehrs tritt also insbesondere in Textilstoffen hervor, was seine Erklärung darin findet, dass der Landbevölkerung die Erzeugnisse der Haus-Industrie nicht mehr genügen und sie nunmehr auch zu den vervollkommneten und billigen Manufacturen des civilisirten Europa greift.

Zu der Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn müssen die durch die Monarchie transitirenden Waaren hinzugerechnet werden, um ein vollkommenes Bild des Importhandels zu gewinnen.

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel, als: Baumwollgarne und Baumwollmanufacturen, werden aus Oesterreich-Ungarn und England über Triest, Colonialwaaren aus Triest, Tücher aus Oesterreich und Deutschland, Stahl- und Eisenwaaren, Quincaillerien, Medicinalien und Parfümerien aus Oesterreich-Ungarn importirt.

In den baumwollenen Kopftüchern, welche hierlands von den Frauen aller Confessionen getragen werden, beherrscht die Schweiz vollständig das Terrain.

In der Ausfuhr ergiebt sich eine Zunahme bei: Südfrüchten, Gewürzen, Tabak-Fabrikaten, Gemüse, Weizen, Roggen und Mais, Reis, Mehl, Oelsaaten, Schweinen, Schafen, Geflügel, Fellen und rohen Häuten, Pelzwerk, frischem und zubereitetem Fleisch (Kastradina), thierischen Producten, Wein, Esswaaren, Ziegeln, Steinen und Steinarbeiten, Petroleum, Alaun, Kupfer in Bruchstücken, roher Schafwolle, Wollwaaren, Seilerwaaren, Bürsten und Strohwaaren, Leder- und Gummiwaaren, Eisen und anderen Metallwaaren, Leim, Kleien und Salpeter.

Besonders bemerkenswerth ist die Zunahme, welche sich bei dem Cerealien-Export ergab. Die Ausfuhr von Weizen ist gegen das Vorjahr um das Doppelte, jene von Roggen und Mais fast um das Vierfache gestiegen.

Eine Abnahme des Exportes hat stattgefunden bei: Kaffee, frischem und zubereitetem Obst, Nüssen, Hülsenfrüchten, Gerste und Hafer, Heu, frischen und zubereiteten Fischen, Grosshornvieh, Pferden und Eseln, Blutegeln, Speck, Schweinfett und Rindschmalz, Olivenöl, Bier, Liqueuren, Holzwaaren, Brenn- und Werkholz, Arzenei- und Parfümeriestoffen, Eicheln und Knoppern, Eisen und Blech, Leinen- und Hanfwaaren, Baumwollgarnen und Baumwollwaaren, Seidenwaaren, Glas- und Thonwaaren, Kurzwaaren, Seife, Hadern, Rosshaar und Schiffstheer.

Am namhaftesten erscheint der Ausfall in Obst und Hornvieh. Im Jahre 1873 wurden 3062 Ctr. Obst, in 1874 nur 522 Ctr., demnach etwas mehr als $^1/_6$ der erstgenannten Menge exportirt. Ebenso sank wegen der mehr und mehr um sich greifenden Epizootie die Ausfuhr von Grosshornvieh von 6953 auf 2511 Stück. Auch im Export von Brenn- und Werkholz, sowie von Holzwaaren ist der bedeutende Rückgang um 80.571 Kubikfuss und resp. 2110 Ctr. eingetreten.

In den folgenden Uebersichten sind die hauptsächlichsten Gegenstände des Waarenverkehrs von 1874 zusammengestellt:

Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

Waarengattung			Gegen das Jahr 1873 mehr	Gegen das Jahr 1873 weniger
Kaffeesurrogate	Pfund	167.659	167.582	.
Raffinirter Zucker	„	1,780.066	563.132	.
Südfrüchte	„	520	184	.
Gartengewächse und Obst	„	212.305	.	173.293
Kornfrüchte	„	18.375	17.495	.
Reis	„	237.849	234.098	.
Mehl	„	543.162	292.940	.
Fisolen und Bohnen	„	2.479	2.333	.
Wachs, Honig und Käse	„	8.553	2.739	.
Hopfen	„	1.876	1.491	.
Pflanzen und Heu	„	40.137	.	52.963
Ochsen, Kühe, Stiere und Jungvieh	Stück	35	32	.
Pferde und Esel	„	112	87	.
Kleinvieh, Schweine und Schafe	„	216	119	.
Fische	Pfund	740	.	331
Fettwaaren und Oele	„	28.486	.	44.846
Felle und rohe Häute	„	466	.	1.081
Bier	„	601.269	.	11.497
Essig	„	616.082	596.051	.
Spiritus, Branntwein und Liqueure	„	1,070.533	585.285	.
Wein	„	379.235	122.483	.
Esswaaren	„	14.056	1.041	.

Waarengattung			Gegen das Jahr 1873 mehr	Gegen das Jahr 1873 weniger
Brenn- und Werkholz	Kubikfuss	233.446	160.078	.
Dach- u. Mauerziegel, Kalk u. Steine	Pfund	4,294.528	.	558.358
Farbholz, Arzenei- u. Parfümeriestoffe	„	49.728	38.619	.
Koch- und Steinsalz	„	5,661.224	.	11,630.629
Andere Mineralien	„	80.955	70.133	.
Streck- und Gusseisen	„	122.912	.	10.275
Stahl	„	205.899	143.897	.
Kupfer, Bleiglätte, Blei, Quecksilber, Zink, Zinn und sonstige Metalle	„	65.502	13.159	.
Schafwolle und Schafwollgarne	„	1.751	1.716	.
Hanf und Flachs	„	1.962	740	.
Baumwolle und Baumwollgarne	„	80.734	47.344	.
Baumwollwaaren	„	88.216	49.725	.
Seilerwaaren	„	58.180	15.452	.
Leinengarne und Leinenwaaren	„	23.411	8.977	.
Wollengarne und Wollenwaaren	„	198.539	5.403	.
Seide und Seidenwaaren	„	6.003	1.782	.
Pelzwerk	„	258	.	1.102
Fertige Kleider	„	18.397	8.793	.
Bürsten und Siebmacherwaaren	„	3.714	575	.
Schilf- und Strohwaaren	„	46.510	23.174	.
Papier und Papierarbeiten	„	40.239	7.269	.
Leder- und Gummiwaaren	„	31.721	3.058	.
Beinarbeiten	„	333	.	674
Holzwaaren	„	127.052	75.204	.
Glaswaaren	„	36.933	2.783	.
Steinarbeiten	„	1.010	.	590
Thonwaaren	„	220.867	36.054	.
Eisenwaaren	„	307.717	87.500	.
Metallwaaren	„	23.045	.	6.293
Wägen	Stück	86	65	.
Instrumente	Pfund	12.642	12.142	.
Kurzwaaren	„	35.898	938	.
Chemische Producte und Hilfsstoffe	„	22.185	14.787	.
Wachs- und Unschlittkerzen	„	26 614	3.738	.
Seife	„	48.620	35.068	.
Zündwaaren	„	57.458	22.371	.
Bücher	„	1.382	1.282	.
Lederabfälle	„	2.420	425	.
Holzkohlen	„	1.450	775	.
Mühlschiffe	Tonnen	40	40	.
Bilder	Pfund	220	220	.

Ausfuhr aus Bosnien und der Herzegowina nach Oesterreich-Ungarn.

Waarengattung			Gegen das Jahr 1873 mehr	Gegen das Jahr 1873 weniger
Kaffee	Pfund	7.128	.	3.393
Südfrüchte	„	2.121	104	.
Gewürze	„	3.396	1.457	.

Waarengattung			Gegen das Jahr 1873 mehr	weniger
Tabakfabrikate	Pfund	114	58	.
Gartengewächse	„	145.145	84.884	.
Frisches und zubereitetes Obst	„	52.195	.	254.002
Nüsse	„	5.633	.	39.391
Weizen	„	5,188.000	2,596.332	.
Roggen und Mais	„	21,436.273	15,623.525	.
Fisolen, Bohnen und Wicken	„	18.441	.	23.143
Gerste und Hafer	„	9,856.965	.	3,950.412
Reis	„	23.062	11.393	.
Mehl	„	20.959	6.222	.
Pflanzen und Heu	„	75	.	11.931
Oelsaaten	„	146.995	67.555	.
Frische und zubereitete Fische	„	4.851	.	83.732
Grosshornvieh	Stück	2.511	.	4.442
Schweine und Spanferkel	„	82.636	2.950	.
Schafe	„	28.803	28.803	.
Pferde und Esel	„	1.343	.	768
Blutegel	„	319.088	.	609.791
Geflügel	„	3.671	1.590	.
Rohe Felle und Häute	Pfund	356.466	225.770	.
Pelzwerk	„	923	368	.
Frisches und zubereitetes Fleisch	„	772	232	.
Thierische Producte	„	6.558	1.483	.
Speck, Schweinefett und Rindschmalz	„	5.372	.	5.135
Olivenöl	„	5.472	.	263
Bier	„	31	.	181
Liqueure	„	91	.	650
Esswaaren	„	3.362	3.361	.
Brenn- und Werkholz	Kubikfuss	183.674	.	80.571
Ziegel	Pfund	1,500.110	899.610	.
Steine und Steinarbeiten	„	22.000	3.936	.
Arzenei- und Parfümeriestoffe	„	95	.	143
Eicheln und Knoppern	„	448.536	.	27.197
Petroleum	„	30.789	15.167	.
Eisen und Blech	„	3.871	.	816
Alaun	„	120	120	.
Kupfer in Bruchstücken	„	22.761	20.487	.
Rohe Schafwolle	„	339.927	89.028	.
Lein- und Hanfwaaren	„	7	.	309
Seidenwaaren	„	173	.	160
Baumwollgarne u. Baumwollwaaren	„	1.235	.	1.251
Wollenwaaren	„	8.807	2.736	.
Seilerwaaren	„	947	907	.
Bürsten und Strohwaaren	„	151	151	.
Leder- und Gummiwaaren	„	26.479	15.231	.
Holzwaaren	„	21.381	.	210.981
Glaswaaren	„	2.847	.	2.376
Thonwaaren	„	1.098	.	614
Eisen- und andere Metallwaaren	„	131.267	125.728	.
Kurzwaaren	„	95	.	116

Waarengattung			Gegen das Jahr 1873 mehr	Gegen das Jahr 1873 weniger
Seife	Pfund	18	.	132
Leim	„	2.245	2.245	.
Hadern	„	130.608	.	9.641
Rosshaar	„	49	.	2.078
Kleien	„	32.076	346	.
Maschinen	„	617	562	.
Schiffstheer	„	193.387	.	293
Salpeter	„	583	583	.

Durchfuhr.

Waarengattung	Aus Bosnien und der Herzegowina über Oesterreich-Ungarn	Nach Bosnien und der Herzegowina über Oesterreich-Ungarn
	Pfund	
Kaffee	.	3,016.755
Gewürze	.	8.209
Südfrüchte	.	269.137
Raffinirter Zucker	.	603.462
Mehl und Mahlproducte	.	58.488
Gartengewächse und Obst	.	219.467
Zwetschken	.	49.797
Reis	.	1,259.816
Pflanzen und Pflanzentheile	.	18.614
Tabak	.	73.505
Weizen und Hülsenfrüchte	.	4,089.879
Fische	.	24.676
Esswaaren	.	461.622
Honig, Wachs und Käse	44.640	30.934
Oele und Fettwaaren	.	403.969
Liqueure	.	30.680
Branntwein	.	282.545
Spiritus	.	1,820.657
Wein	.	841.794
Rum	.	149.947
Essig	.	9.468
Schafwolle	482.050	2
Arzenei- und Parfümeriestoffe	.	187.781
Farb- und Gerbestoffe	.	85.441
Kochsalz	.	13,983.360
Chemische Hilfsstoffe	.	48.760
Eisen und Stahl	.	77.671
Andere Metalle	.	37.167
Mineralien	.	2.668
Flachs und Hanf	.	11.612
Baumwolle	.	16.832
Seide	.	893
Baumwollgarne	.	1,183.130
Leinengarne	.	1.094
Baumwollwaaren	.	1,082.904

Waarengattung	Aus Bosnien und der Herzegowina über Oesterreich-Ungarn	Nach Bosnien und der Herzegowina über Oesterreich-Ungarn
	Pfund	
Leinenwaaren	.	63.835
Wollenwaaren	.	65.647
Seidenwaaren	.	4.666
Wachstuch	.	1.416
Kleidungsstücke und Modewaaren	.	4.682
Papier und Papierwaaren	.	174.312
Kürschnerwaaren und Pelzwerk	.	16.003
Leder- und Gummiwaaren	12.472	60.590
Beinarbeiten	.	370
Holzwaaren	.	19.810
Glas und Glaswaaren	.	247.784
Stein- und Thonwaaren	.	74.658
Eisenwaaren	.	525.162
Metallwaaren	.	148.481
Instrumente	.	570
Maschinen	.	1.508
Kurzwaaren	.	27.726
Chemische Producte	.	73.374
Kerzen und Seife	.	242.727
Zündwaaren	.	15.778
Literarische Gegenstände	.	707
Bücher und Gemälde	.	1.019
Rohe Felle und Häute	35.358	228.477
Bürsten und Siebmacherwaaren	.	214
Strohwaaren	.	1.505
Schafwolle	.	761.282
Drechslerwaaren	.	1.993
Bier	.	2.350
Blei und Quecksilber	.	5.559

Fallimente von Bedeutung sind in Serajevo während des Jahres 1874 nicht vorgekommen.

Banken und Wechselgeschäfte existiren hier noch nicht. Der Respiro betrug bei Einfuhrartikeln 3, 6 bis 9 Monate; Ausfuhrwaaren wurden gegen Casse gekauft.

Der Zinsfuss hat sich unverändert auf 12 pCt. gehalten. Ebenso ergaben sich in dem Course der Gold- und Silbermünzen im Vergleich mit dem Vorjahre keinerlei Veränderungen. Es galt nämlich:

Die türkische Goldlira 120 Piaster, der Silbermedschidie 24 Pstr., das 20-Francsstück 104 Pstr., der Ducaten $61\frac{1}{2}$ Pstr., der Rubel 20 Pstr., der deutsche Thaler 19 Pstr., der österreichische Gulden 12 Pstr., der österreichische ungelöcherte Silberzwanziger $4\frac{1}{4}$ Pstr., der gelöcherte 4 Piaster.

Wirthschaftliche Lage von Baltimore im Jahre 1875.

Baltimore. Angesichts der so gedrückten Lage der commerciellen und industriellen Verhältnisse im ganzen Lande kann Baltimore sich noch glücklich schätzen, das Jahr 1875 in geschäftlicher Beziehung nicht schlechter durchgemacht zu haben, als es thatsächlich der Fall war.

Die harten Lehren, welche die Geschäftskrisis von 1873 mit sich brachte, haben auch im letztverflossenen Jahre fortgefahren, eine heilsame Zurückhaltung zu bewirken, wodurch der Werth von Grundeigenthum, sowie von Artikeln, die in den früheren Jahren grosser Prosperität auf eine fast fabelhafte Höhe getrieben worden waren, allmälig wieder auf eine vernünftigere Basis zurückgeführt wurde.

Wenngleich dieser Uebergang Einzelnen schwere Verluste gebracht hat, so ist dadurch doch eine viel solidere Grundlage für die Zukunft gewonnen, was der Geschäftswelt zugute kommen wird.

Die Hauptausfuhrgegenstände von Baltimore sind, was ihre Preise betrifft, auf einem ziemlich niedrigen Standpunkte angekommen, und gilt dies namentlich von Mais und Baumwolle, welche niedriger notirt werden, als seit Jahren. Auch Tabak und Weizen sind gegen frühere Jahre entschieden billig, es steht daher zu erwarten, dass darin in der nächsten Zeit ein grosses Geschäft gemacht werden wird.

Der Gesammtwerth der Ausfuhren betrug im vorigen Jahre 27,135.038 Doll., gegen 28,617.590 Doll. in 1874, hat also um 1,482.552 Doll. abgenommen; wobei man aber berücksichtigen muss, dass, wie schon oben erwähnt, der Marktwerth der Producte gesunken ist.

In der Ausfuhr von Tabak hat sich ein Rückgang bemerkbar gemacht, welcher durch kleine Ernten und damit verbundene höhere Preise, dann aber auch durch schlechten Geschäftsgang auf den Consumtionsmärkten Europa's hervorgerufen wurde.

Auch die Ausfuhr von Weizen hat in 1875 nicht ganz den Umfang erreicht, den sie im Vorjahre hatte, und ist der Grund hiefür in den billigen Preisen dieser Fruchtgattung auf den europäischen Märkten zu suchen.

Dagegen wurde Mais in bedeutenden und zwar grösseren Mengen als in der nächstfrüheren Saison verschifft, dabei aber dennoch infolge der kolossalen Ernte ein grosser Vorrath im Lande behalten.

Ganz wesentlich hat der Verkehr in Petroleum zugenommen, welches jetzt den Hauptexportartikeln Baltimore's beigezählt werden muss. Es wurden von hieraus 137 Ladungen, enthaltend 542.154 Fass, expedirt, gegen 51 Ladungen mit 214.173 Fass in 1874, und man macht grosse Anstrengungen, diesen Export noch weiter auszudehnen.

Besondere Erwähnung verdient noch der Umsatz in Schweinefleisch, welches zu einem grossen Theil von Baltimore aus verschifft wird. Während der letzten Saison wurden im Westen mehr Schweine geschlachtet, als je zuvor, nämlich 5,566.000 Stück, und der hiesige Markt erhielt 140,000.000 Pfd. Fleisch, gegen 124,568.000 Pfd. in 1874, 111,158.000 Pfd. in 1873 und 100,160.000 Pfd. in 1872; ein Beweis, dass das Geschäft von Jahr zu Jahr zunimmt.

Von Schmalz war der Export ebenfalls recht bedeutend. Ansehnliche Verschiffungen ergaben sich noch in Baumwolle, Kleesaat etc.

Was den Importhandel betrifft, so zeigt sich hierin gegen das Vorjahr eine Zunahme; der Gesammtwerth desselben erreichte nämlich 29,799.821 Doll., gegen 26,578.554 Doll. in 1874, also ein Mehrbetrag von 3,221.267 Doll.

Von diesem letzteren entfällt eine bedentende Quote auf Kaffee, dessen Einfuhr nicht weniger als 670.202 Säcke im Werthe von 13,730.020 Doll., und zwar sämmtlich aus Brasilien, betrug. Gegen das Vorjahr zeigt sich eine Zunahme um 43 pCt.

Ein grosser Theil des Artikels geht von hier nach dem Westen und ist dies der Energie und dem Unternehmungsgeist der grossen Eisenbahngesellschaften zu verdanken, welche viel Geld daran gewendet haben, um jede mögliche Erleichterung zum Aus- und Einladen, sowie zum Lagern zu schaffen, wodurch viele Unkosten erspart werden. Baltimore ist in dieser Beziehung günstiger gestellt, als irgend ein anderer Hafen in den Vereinigten Staaten.

Das Zuckergeschäft, welches bis jetzt sehr blühend war, hat im Jahre 1875 durch Zahlungseinstellungen verschiedener Raffineure sehr gelitten. Es sind aber bereits Schritte gethan, um einige von den falliten Etablissements durch neue Gesellschaften wieder aufnehmen zu lassen, und wird dadurch zweifelsohne ein bedeutender Theil dieser wichtigen Branche für Baltimore erhalten bleiben.

Der Verkehr mit Europa erweiterte sich durch eine neue Dampferlinie nach Liverpool, welche wenigstens einen Theil des Jahres hindurch in regelmässigen Fahrten betrieben wird.

Der letztjährige Schiffsverkehr im hiesigen Hafen war ein wenig kleiner als in 1874, nämlich 938 gegen 1036 Schiffe, und wurden Frachten im Durchschnitt etwas höher notirt; auch hat es den Anschein, als ob Baltimore fernerhin gute Chancen für Handelsfahrzeuge bieten dürfte.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Manuel João da Costa e Silva in Lissabon zum unbesoldeten Generalconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 5. Mai 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Errichtung eines k. und k. Consulates in Zanzibar, im Staate gleichen Namens, allergnädigst zu genehmigen und den Handelsmann Karl Fisch zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldreichst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 12. Mai 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Viceconsul Cajetan Zagorski das Ritterkreuz des Ordens der italienischen Krone annehmen und tragen dürfe. (Allerhöchste Entschliessung vom 10. Juni 1876.)

— Der neu ernannte k. und k. Consul Ludwig Emanuel Degener in Leon hat seitens der Regierung der Republik Nicaragua das Exequatur erhalten.

— Der k. und k. Generalconsul Joseph Ritter v. Cischini in Alexandrien hat sich auf Urlaub begeben und für die Zeit seiner Abwesenheit die Leitung der Amtsgeschäfte an den k. und k. Consul Richard Franceschi übertragen.

— Der k. und k. Consularagent Marcus Castravelli in Mersina ist mit Tod abgegangen.

Leipziger Ostermesse 1876.

Leipzig, Anfangs Juni 1876. Unter dem Drucke der gegenwärtigen Verhältnisse, die sich überall durch Beschränkung und Zurückhaltung wahrnehmbar machen, hat sich die diesjährige Ostermesse der so intensiv auftretenden rückläufigen Conjunctur nicht zu entziehen vermocht. Sie hat derselben im Allgemeinen und auch in jenen einzelnen Branchen, die sich noch eines bevorzugten Verkehrs zu erfreuen hatten, mehr oder minder empfindlich Rechnung tragen müssen.

Wie herkömmlich, eröffnete mit dem ersten Messtage der Markt in fabricirtem Leder. Die Meinung für den Artikel trug sich mit einem zum Theil schon eingetretenen starken Preisdrucke, von welchem jedoch die durch gute Gerbung, sorgfältige Appretur und Trocknung sich auszeichnende Waare nur wenig oder gar nicht, desto mehr aber die darin vernachlässigten untergeordneten Fabrikate betroffen wurden.

Die Zufuhr war im Allgemeinen keine besonders reichliche. An Sohlleder in Prima- und guten Qualitäten ist sie geradezu mangelhaft gewesen. Malmedy, Trier, Luxemburg, St. Vith waren nur zu kleinem Theile vertreten. Was vorhanden war, holte befriedigende Preise. Rheinische Sohlleder waren vorzugsweise aus Siegener Gerbereien am Platze. Bayerische Sohlleder sind stark zugeführt gewesen und mussten sich bei ungenügender Trocknung niedrigere Preise gefallen lassen, ohne geräumt zu werden.

Die Preise für Sohlleder werden angegeben, wie folgt: Ia. Luxemburger und Trier 190—200 Mark pr. Centner, IIa. 175—185 M.; Malmedyer Ia. 180—190 M., IIa. 165—175 M.; Siegener Ia. 180—190 M. und für kleine Posten noch 6—10 M. höher, IIa. 165—175 M.

Eschweger Sohlleder in einzelnen Posten bevorzugter Gerbereien bis 170 Mark und darüber, gute kräftige Waare 140—155 M.; leichtes deutsches Zahmleder 120 bis 140 M. und stärkeres dergleichen 150—160 Mark.

Vacheleder war in vorzüglicher Qualität wenig vertreten und wurden Erfurter und Hannover'sche Fabrikate mit 150—180 Mark und noch höher bezahlt; dagegen waren untergeordnete Qualitäten auch zu billigen Preisen nur schwer zu begeben.

Niederländer Riemenleder bester Sorte galt 175—180 Mark, geringeres war verhältnissmässig billiger; Oberleder, Landrindleder 160—190 M., leichtere Häute bis 210 M., in Ia. Qualität aus süddeutschen Gerbereien bis 240 Mark.

Geschirrleder war reichlich am Platze und wurde schwarzes bis 1 M. 40 Pfg., braunes bis 1 M. 60 Pfg. pr. Pfd. bezahlt. Braunes Kalbleder bedang 270—330 M., bestes Gera'er 360—550 Mark; sämische Kalbfelle in guter schwerer Waare 60 bis 66 Mark.

Von Kipsen war die Zufuhr beträchtlich, es fehlte aber an feineren Qualitäten; letztere erzielten gute Preise von 200—300 M., während andere je nach Qualität 140 bis 170 M. galten und von diesen ein starker Rest unverkauft blieb. Schwarzes Blankleder wurde mit 140—170 M., helles mit 180—200 M., leichte gefalzte Waare verhältnissmässig höher bezahlt.

Braunes Schafleder wurde in grösserer Menge als weisses zugeführt und ist vollständig, wenn auch langsam, verkauft worden, und zwar gegenüber der Michaelismesse

zu billigeren Preisen. In Sämischleder war kein lebhaftes Geschäft, doch ist deutsches Reh- und Rennthierleder zu annehmbaren Preisen gefragt gewesen, wogegen amerikanisches Hirschleder vernachlässigt blieb.

In dem mit dem Ledermarkte correspondirenden Grossohandel mit rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung war die Stimmung eine sehr ungünstige. Kuh- und Ochsenhäute wurden zu stark gedrückten Preisen abgegeben; Kuhhäute galten zu Anfang der Messe 20 Thlr., Prima-Waare trocken 23—24 Thlr. pr. Centner.

Kalbfelle in schwerer Prima-Waare wurden zu 15—16 Ngr., geringe Sorten zu 13—14 Ngr., leichte Waare zu 11—12 Ngr. pr. Pfund verkauft. Leipziger Schlachtung ziemlich gefragt und mit 16½ Ngr. bezahlt.

Rosshäute in grosser Waare brachten 43—46 Thlr. pr. Decher, waren aber in kleiner und geringer Sorte nur zu sehr gedrückten Preisen anzubringen. Ziegenfelle sind um ca. 20 pCt. billiger als während der Neujahrsmesse verkauft worden.

Schaf- und Lammfelle waren flau und fanden wenig Kauflust.

Buenos-Ayres-Smaschen konnten nur mit Nachtheil verkauft werden und haben in geringen Sorten gar keine Beachtung gefunden. Auch Zickelfelle waren wenig begehrt und wurden nur zu reducirten Preisen auf Speculation aus dem Markte genommen. Der Preis für 42 Pfund schwere sächsische Waare ist etwa mit 70 Thlr., für Mittelwaare von 32—38 Pfd. mit 40—50 Thlr. pr. Hundert anzunehmen.

Von Hasenfellen ist der Ballen (500 Stück) Landhasen mit 100—110 Thlr. bezahlt worden; in russischen Hasenfellen fehlten grössere und massgebende Umsätze.

Ueberseeische Häute waren nur in beschränkter Zufuhr am Platze; sie hatten unter dem allgemeinen Drucke zu leiden und sind trotz billigeren Angebotes weniger als in den früheren Messen abgesetzt worden.

Mit der ersten Messwoche pflegt auch das Grossogeschäft in Tuchen und den jetzt zum Tuchmarkte gehörenden Buckskins, sowie in anderen vielnamigen Bekleidungsstoffen zu beginnen. Obwohl die Fabrikation vieler Orten sich Beschränkungen auferlegt, war die Zufuhr doch eine beträchtliche und trug noch immer in constanten Lagern von schwarzen Tuchen aus Burg, Bischofswerda, Finsterwalde, Goldberg, Guben, und von farbigen aus Kamenz, Döbeln, Kirchberg, Lengenfeld, Wittenberg etc. die schlimmen Folgen von Ueberproduction zur Schau.

Voraussichtlich werden bei dem fortdauernden Mangel an Nachfrage nach solchen Fabrikaten zum Export die früheren Käufer aus Holland und den Hansestädten sich so bald nicht wieder einstellen. Aber auch die Grossisten aus Skandinavien und aus der Schweiz zeigen nicht mehr den früheren Bedarf in derlei Artikeln, welche der Vernachlässigung zu verfallen scheinen. In richtiger Würdigung dieser Verhältnisse haben einzelne Fabrikanten in Finsterwalde, dem Beispiel von Neudamm folgend, sich ebenfalls der Production gemusterter Stoffe zugewendet.

Der fast gänzlich gestörte Export hat aber auch einige angesehene rheinische Fabriken bewogen, es auf dem deutschen Markte zu versuchen, und Cottbus, Forst, Crimmitschau und Werdau Concurrenz zu machen, von welchen die auf feinere Qualitäten eingerichteten Fabriken in Hinsicht auf Farben, Güte und Breite als reell anerkannt sind.

Die mit den Erfahrungen auf allen Weltmärkten ausgerüsteten Rheinländer können sehr wohl dazu beitragen, die Selbständigkeit des deutschen Marktes fördern zu helfen und seine Unabhängigkeit vom Auslande, besonders Frankreich gegenüber, mit Erfolg zu mehren.

Namhafte Partien Spremberger, billiger Forster und Crimmitschauer Buckskins wurden von den in mässiger Zahl vertretenen fremden Grossisten unter Zugeständnissen zu Gunsten der Käufer erworben. Englische Cheviots haben an Bedeutung sehr verloren und die deutschen Nachahmer derselben abermals theuere Erfahrungen gemacht. Die Vorliebe für englische rauhe Stoffe ist überhaupt sehr in Abnahme.

Eine angenehme Position nahm Brünn mit gewählten, in helleren Farben besonders ansprechenden Mustern für Beinkleiderstoffe ein. Das Brünner Fabrikat kommt übrigens bei der Messe nur indirect zur Auslage, wie dies auch mit englischen, belgischen und französischen Erzeugnissen in dieser Branche der Fall ist.

Glatte Einhalb- und Dreiviertel-Tuche sind noch immer vernachlässigt, da die Confection mit Vorliebe andere Stoffe verwendet.

Das Gesammtresultat des Tuchmarktes ist nur als ein nicht günstiges anzunehmen, da nach allgemeiner Schätzung die grössere Hälfte der Zufuhr nicht abgesetzt wurde. Die Rückwirkung auf die ohnehin ermatteten und im Weichen begriffenen Wollpreise wird nicht ausbleiben.

Die mannigfaltige, auf die Frühjahr- und Sommersaison mit einem grossen Theil ihrer Production angewiesene Branche der Baumwollenwaaren hat, trotz der Ungunst der Witterung, in bedruckten Kattunen und dergleichen seit Januar bis in die Messe hinein ein sehr lebhaftes Geschäft gemacht. Die neuen Reichslande haben an demselben direct und durch Zwischenhandel einen wesentlichen Antheil genommen. Die Besorgniss vor ihrer Concurrenz fängt indessen an, sich zu vermindern, und in Süd-Deutschland hat der anregende Einfluss derselben schon zur Folge gehabt, dass es nunmehr gelungen ist, in Manchem ihnen gleich, ja zuvorzukommen.

Die den Namen Crême tragende neue Modefarbe, welche jetzt bei den im Dienste der modischen Damentracht arbeitenden Fächern Anwendung findet, ist in der Kattun-Branche auf der Messe noch sehr gering vertreten gewesen. Das Compliqué, eine Mode, welche ein gemustertes Oberkleid und ein einfacheres, aber correspondirendes Unterkleid fordert, war noch zu neu und ist jedenfalls eine Erfindung im Interesse des erhöhten Consums.

Die Crêmefarbe hat auch in der Branche der baumwollenen Weisswaaren Verwendung gefunden, die dadurch einen erhöhten Absatz hatten, während für Weisswaaren im Allgemeinen und insbesondere für die als voigtländische Weisswaaren zusammengefassten Artikel die Messe ungünstig verlaufen ist.

Sehr unbefriedigend hat sich auch das Messgeschäft in baumwollenen Rock- und Hosenstoffen gestaltet, welches indessen, wie der Absatz so vieler Fabrikate, gegenwärtig nicht mehr vorzugsweise von den Messen abhängig ist. Ein Theil dieser Erzeugnisse der sächsischen Lausitz findet seinen Abzug nach fernen östlichen Gegenden, muss aber vorher zu Kleidungsstücken verarbeitet werden.

Baumwollene Strumpfwaaren, Futterartikel, Tücher etc. wurden von Zwischenhändlern in gewohnter Menge erstanden, da die Jahreszeit, sowie auch die Preise bei der flauen Position der Baumwolle den Consum begünstigen. Das Exportgeschäft in baumwollenen Strumpfwaaren wird hauptsächlich von dem Fabriksorte aus besorgt.

Für gemischte Webewaaren (Baumwolle und Schafwolle, auch Seide und Leinen), wie Glauchau und andere Orte, dann die preussischen Rheinlande sie liefern, konnte die Messe auch nicht besser ausfallen, als die allgemeine Conjunctur es mit sich brachte; doch war der Absatz in diesen Artikeln, die neuerdings im Zollvereine, besonders was die weniger feinen Sortimente betrifft, an Verbreitung gewinnen, zwar kein befriedigender, aber nicht unbelebt.

Die dem Luxus abholde Stimmung der Zeit liess es in der Seidenbranche, deren Bedeutung für die Messe immer mehr verliert, zu keinen nennenswerthen Umsätzen kommen. Mit Ausnahme breiter Sammtbänder, welche stark begehrt waren, blieb das Geschäft todt. Im Durchschnitt wurden französische und englische Fabrikate den deutschen vorgezogen.

In der Leinenbranche regten zwar die hohen Preise des Flachses die Kauflust an, doch war das Geschäft schwierig, wo die Verkäufer ihre Forderungen auf Grundlage der Aussicht durchzusetzen suchten, dass sie sich ihre Waare nicht wieder zu den bisherigen Preisen würden herstellen können.

Ungewöhnlich vernachlässigt blieben auch Pendulen und Uhren; selbst Regulatoren fanden trotz ihrer zurückgegangenen Preise nur beschränkten Absatz.

Kurze Waare pflegt in der Ostermesse überhaupt keine grosse Rolle zu spielen, namentlich nicht in Mode- und Phantasieartikeln, wenn, wie diesmal, gewohnte überseeische Nehmer und Besteller sich nicht eingefunden haben. Mit ordinären Sachen und durch empfangene Bestellungen auf Spielwaaren haben jedoch einzelne Fabrikanten und Inhaber von Musterlagern leidliche Resultate erzielt.

Das weite Feld der böhmischen Glasquincaillerie war sehr vernachlässigt. Leider machte man auch in böhmischen Hohl- und Luxusglaswaaren keine bessere Erfahrung, weil die meistgewohnten Käufer aus den skandinavischen Ländern, Amerika und dem westlichen Europa gänzlich fehlten.

So gut wie resultatlos ist auch diesmal die während der Messen an mehreren Tagen in der Leipziger Börsenhalle stattfindende Garnbörse vorübergegangen. Die vorherrschende Verstimmung im Handel mit Webewaaren, die rückläufige Tendenz der Schafwolle und des Baumwollmarktes, sowie andererseits die feste Haltung der Flachsmärkte liess es bei dem überdies sehr wenig zahlreichen Besuche der Börsen-Versammlungen zu irgend nennenswerthen Abschlüssen nicht kommen.

Selbst die wichtige Branche, in welcher die Leipziger Ostermesse nicht unberechtigt eine vorzugsweise Bedeutung für den Welthandel beansprucht, der Rauhwaarenhandel, ist diesmal, wenn auch minder als andere Zweige, von der Ungunst der Zeitverhältnisse beeinträchtigt worden.

Ein in weiten Gebieten herrschend gewesener langer und anhaltend kalter Winter, ebenso wie die sich behauptende Mode der Pelzbesätze, hatte die Vorräthe der Kürschner sowohl in Luxus- als directen Gebrauchsartikeln jedenfalls stark lichten helfen, und es mangelte daher nicht an Anhaltspunkten, um die Situation des Rauhwaarenhandels als eine günstige zu betrachten.

Allein der Einfluss der allgemeinen commerziellen und finanziellen Lage hat auch diese Branche nicht unberührt gelassen. Auf die günstigen Aussichten für dieselbe bei Beginn des Jahres fussend, wurden in der Londoner Auction für amerikanische, wie auf der Messe in Irbit für russische Waaren hohe Forderungen gestellt und auch meist zugestanden. Dieselbe Tendenz machte sich beim Einkauf der mitteleuropäischen Landwaare geltend.

Dass ein wirklicher Bedarf vorhanden war, documentirte allerdings das frühzeitige Eintreffen zahlreicher Käufer, wozu ausserdem eine kurz vor der Messe hier veranstaltete grosse Auction amerikanischer Pelzfelle mit beigetragen haben mag.

Es wurden auf derselben auch für Schuppen, die besonders zu Besätzen gefragt waren, sowie für rothe Füchse gute Resultate erlangt; weniger flott gingen reichlich ausgebotene Bisam, von denen, sowie von anderen Artikeln ein grosser Theil zurückgezogen wurde, um im Laufe der Messe mit verkauft zu werden.

Die Zufuhr zur Messe war von allen Artikeln gross; der diesmalige späte Anfang derselben gestattete, die Landwaare (Füchse, Marder etc.) vollständig auf den Markt zu bringen; auch war es möglich, ausser den von der reich ausgestatteten Londoner Auction herrührenden amerikanischen Waaren noch starke Partien directer Sendungen der Messe zuzuführen, wie denn die Amerikaner mit zunehmender Vorliebe den hiesigen Markt direct aufsuchen, ebenso wie Leipziger Häuser auf den amerikanischen Sammelplätzen für eigene Rechnung häufiger als früher einkaufen lassen.

Selbst die russischen Waaren sind diesmal noch während der Messe eingetroffen. Als Käufer haben die Russen trotz des für sie ungünstigen Courses die lebhafteste Thätigkeit entwickelt. Dieselben nahmen grosse Partien Schuppen, Silber- und Kreuzfüchse, Seeotter und Skunks, sowie Steinmarder aus dem Markte. Die deutsche Kundschaft zeigte sich dagegen zurückhaltender, als man erwartet hatte.

Nerze, welche billiger waren als seit vielen Jahren, sind in der Londoner Frühjahrsauction mit 88.000 Stück, gegen 72.000 Stück im vorigen Jahre, vertreten gewesen.

Oesterreichische Rauhwaarenhändler und Kürschner bethätigten nur mässige Kauflust; dasselbe gilt von den Abnehmern aus Galizien; die ungarische Kundschaft war sogar auffallend flau gestimmt und schenkte selbst dem für sie wichtigen Artikel Bisam nur geringe Beachtung.

Entschlossene Abnehmer waren diesmal die französischen Käufer für die verhältnissmässig schmalen Vorräthe von Grauwerk, sowohl Fehrücken- als Fehwammen-Futter, und hinterliessen dafür auch noch ansehnliche Aufträge. Ausserdem fanden von ihrer Seite Hermelin, Persianer, Astrachaner, Schuppen, Skunks und schwarze Katzen aufmerksame Beachtung.

Gut vertreten waren auch Italien und die Schweiz. Engländer und Amerikaner spielten dagegen infolge des schlechten Geschäftsganges in ihrer Heimat diesmal im Messverkehre nur eine untergeordnete Rolle. Aus naheliegenden Gründen waren sehr wenige Käufer aus dem Orient zur Messe anwesend und ihr Einkauf blieb ganz unbedeutend.

Von den Zufuhren aus Russland räumten sich die ansehnlichen Vorräthe von Feh ungewöhnlich rasch und zu gewinnbringenden Preisen; auch Fehschweife und einige Partien Hermelin gingen mit Nutzen in die andere Hand. Kolinsky waren nur schwer und zu gedrückten Preisen anzubringen; russische Nerze sind gar nicht zu verwerthen gewesen. Mit weissen Hasen war der Markt überführt.

Von Halbfabrikaten erzielten Hamsterfutter hohe Preise, während Kaninfutter und dergleichen Felle nur bei sehr niedrigen Forderungen Beachtung fanden.

Für die Sammler von Landwaare ist das Geschäft wegen des zu theuern Einkaufs schwierig und mehrfach ungünstig gewesen.

Wenn auch Füchse, die bis 20 Thlr. (= 60 Mark) pr. Bund bezahlt wurden, Nutzen brachten, und Iltis ihren Werth behaupteten und ziemlich geräumt worden sind, auch an Katzen nicht verloren wurde, verflauten doch im Laufe der Messe Stein- und Baummarder und konnten nur mit wesentlichen Opfern abgesetzt werden. Auch in Landotter ging das Geschäft flau und war nicht über 45 Thlr. (135 Mark) pr. Bund dafür zu erlangen.

Was den Eingang der Gelder betrifft, so hörte man in der Rauhwaarenbranche wenig Klagen. Nur einige fremde Einkäufer von untergeordneter Bedeutung sind ihren Verbindlichkeiten nicht nachgekommen.

Die Fremdenfrequenz bei der diesjährigen, unter so misslichen Conjuncturen abgehaltenen Ostermesse hat davon nicht zu leiden gehabt. Im Fremdenbureau des hiesigen Polizeiamtes wurden 22.301 Fremde gemeldet, davon 11.585 aus Gasthäusern und 10.716 aus Privatwohnungen. Zu der Ostermesse 1875 kamen blos 20.184 derlei Meldungen, also um 2117 weniger, vor.

Der Cours der österreichischen Bank- und Staatsnoten, der bei der vorjährigen Ostermesse mit 184—185 Mark für 100 fl. ö. W. notirt war, ist diesmal nach einigen Schwankungen bis auf 168—170 Mark zurückgegangen.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Marseille im Jahre 1875.

Marseille. Das Jahr 1875 erwies sich für die Schifffahrtsbewegung und die maritime Industrie im Allgemeinen sowohl, als auch speciell mit Rücksicht auf Marseille als ein sehr ungünstiges.

Ueberall wurden laute Klagen über Mangel an Frachtgut erhoben, und wo selbes zufällig vorhanden war, drückte die grossartige Concurrenz der Transportmittel den Frachtenlohn derart, dass das Resultat der Operationen sich für den Rheder nur nachtheilig gestalten konnte.

Das allerorten constatirte Vorhandensein einer die Nachfrage bedeutend überschreitenden Menge von Transportmitteln, und namentlich von Dampfern, bekräftigt die Wahrnehmung, dass auch in dieser Richtung Ueberproduction und nicht entsprechender Verbrauch eine der Ursachen der allgemeinen Krisis sind, durch welche so bedeutende Interessen in Mitleidenschaft gezogen werden.

Zahlreiche Dampfer mussten in Anhoffung einer bessern Zukunft abgetakelt werden; eine andere bedeutende Anzahl derselben wurde zu sehr niedrigen Preisen zum Verkaufe ausgeboten, und auf den Schiffswerften mussten die Lieferungsbedingnisse bedeutend herabgesetzt werden, um diese Anstalten nur in theilweiser Thätigkeit zu erhalten.

Es war eben zu viel gebaut worden, und eine Aufbesserung der Frachten ist bei den andauernd ungünstigen Conjuncturen auch für die Zukunft nicht so bald zu gewärtigen.

Jedenfalls steht es fest, dass die bereits seit Jahren anhaltende Krisis von der Dampfschifffahrt leichter und mit mehr Erfolg ertragen wurde, als dies bei der Segelschifffahrt der Fall war.

Diese letztere ist bereits von vielen Routen und Orten verdrängt worden, die ihr einst ausschliesslich angehört hatten; anderseits sind die Fortschritte der Dampfschifffahrt zu evident, als dass nicht, zumal mit Hinblick auf die Wahrnehmungen, welche gegenwärtig in Italien, Scandinavien und Nordamerika diesfalls gemacht werden können, eine grosse Zurückhaltung in der Construction von Segelschiffen sich ganz besonders empfehlen sollte.

Seit mehreren Jahren nimmt die Dampfschifffahrt im hiesigen Hafen stetig zu, und auch das Jahr 1875 weiset ein gleichartiges Resultat aus. Ein- und Auslauf der Dampfer unter französischer Flagge beziffert sich für die 2 letztverflossenen Jahre wie folgt:

	Einlauf		Auslauf	
Jahr	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1875	1474	959.879	1726	1,010.891
1874	1491	932.619	1755	999.957

Demnach ergiebt sich gegenüber dem Vorjahre wohl eine Abnahme der Schiffszahl um 17 beim Einlauf und um 29 bei der Abfahrt, aber die Tragfähigkeit der Fahrzeuge war um 27.260 und resp. 10.934 Tonnen grösser als in 1874 — ein Resultat, welches auch in früheren Jahren beobachtet wurde und immerhin einen steten Fortschritt der französischen Dampferflotte darthut, in welcher allmälig die ganze französische Handelsmarine aufzugehen scheint.

Ein gleiches Bestreben manifestirt sich auch rücksichtlich der fremden Flaggen. Die diesfälligen Einläufe und Abfahrten in diesem Hafen stellten sich nämlich folgendermassen:

	Einläufe		Abfahrten	
Jahr	Dampfer	Tonnen	Dampfer	Tonnen
1875	554	333.169	503	280.622
1874	605	326.670	499	231.455
In 1875 Mehr	.	6.499	4	49.167
In 1875 Weniger .	51	.	.	.

Werden die Gesammtergebnisse der Dampfschifffahrt unter französischer und fremder Flagge einander entgegengestellt, so ergiebt sich für die erstere in runder Summe ein Antheil von 1 Mill. Tonnen, während auf die letztere etwa 325.000 bis 330.000 Tonnen entfallen — ein Verhältniss, das für die französische Flagge immerhin ein günstiges genannt werden muss, wenn auch dabei die bedeutenden Subventionen an einzelne Gesellschaften in Betracht gezogen werden wollen.

Minder vortheilhaft gestalten sich die Ergebnisse der Segelschifffahrt unter französischer Flagge im Vergleiche zu denjenigen, welche in dieser Beziehung von den fremden Flaggen erzielt wurden, wie nachstehende Zusammenstellung entnehmen lässt:

	Französische Flagge		Fremde Flaggen	
Jahr	Schiffe langer Fahrt	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Einlauf.				
1875	583	166.041	2600	523.761
1874	652	167.846	2481	494.788
In 1875 Mehr	.	.	119	28.973
In 1875 Weniger	69	1.805	.	.
Auslauf.				
1875	530	142.638	1395	243.119
1874	549	135.073	1450	274.105
In 1875 Mehr	.	7.565	.	.
In 1875 Weniger	19	.	55	30.986

Wie obige Zahlen darthun, ist der Antheil der fremden Segelschiffe an der Hafenbewegung von Marseille ungleich bedeutender als jener der französischen, welche der fremden Concurrenz nicht gewachsen sind. Gleichwohl darf nicht übersehen werden, dass auch für die fremden Segler die hiesigen Verhältnisse keine glänzenden sind, da wenigstens die Hälfte der beladen eingelaufenen fremden Fahrzeuge dieser Kategorie den Hafen in Ballast verlassen mussten.

Die stets ungünstiger sich gestaltenden Ergebnisse der Segelschifffahrt sind lediglich durch die fortwährende Vermehrung der Dampfschiffe bedingt, welche die erstere nach und nach sogar von solchen Häfen und Gegenden verdrängen, die den Segelschiffen ausschliesslich vorbehalten zu sein schienen.

Dadurch wird jedenfalls die Meinung erhärtet, dass die Zukunft nur den Segelschiffen mittlerer Tragfähigkeit und nicht den Leviathans dieser Gattung gehöre, deren Bau in letzterer Zeit so zu sagen leidenschaftlich betrieben wurde, für welche aber eine Fracht so schwer zu erlangen, und deren Ladung in der Regel langdauernd und mit vielen Hindernissen verbunden ist.

Es giebt und wird noch lange Zeit Häfen und Landungsplätze geben, wo nur Segelschiffe eine Handelsoperation mit einiger Aussicht auf lohnenden Erfolg werden versuchen können; Gegenden, deren Anlaufen für die kostspieligen modernen Transportmittel der Dampfschifffahrt zu gefährlich ist, und die deshalb kleineren Segelschiffen vorbehalten bleiben müssen.

In der stetigen Zunahme und Entwicklung der französischen Dampfschifffahrt will man hierorts ein glückliches Anzeichen der neuen Situation wahrnehmen, die der französischen Handelsmarine überhaupt bereitet wird, und eben in Anbetracht dieses unaufhaltsamen Fortschreitens wird beständig auf die Nothwendigkeit einer ununterbrochenen Verbesserung der inländischen Häfen, auf die Herstellung schneller und ökonomischer Vorrichtungen zum Ein- und Ausladen der Transportgüter und auf eine grössere Ausdehnung und Entwicklung des gegenwärtigen Magazinirungssystemes gedrungen.

Aus der nachstehenden Uebersicht ist der Antheil der einzelnen Flaggen an der vorjährigen Schifffahrtsbewegung im Marseiller Hafen zu entnehmen:

Flagge	Schiffe	Tonnen	Flagge	Schiffe	Tonnen
Italienische	1734	362.638	Holländische	22	14.146
Spanische	465	82.313	Nordamerikanische	19	9.166
Griechische	456	112.578	Türkische	13	2.672
Englische	267	161.722	Dänische	4	982
Oesterreichisch-ungarische	201	70.064	Andere fremde	16	6.832
Schwedisch-norwegische	80	32.643	Französische:		
Russische	66	28.120	Hochbordfahrer } Küstenfahrer }	5365	1,620.844
Deutsche	53	23.627			

Die nationale Flagge war im Einlauf durch 201 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 70.064 Tonnen und einem Ladungswerthe von 9,358.000 fl., bei der Abfahrt durch 193 Schiffe mit 67.963 Tonnen und einem Werthe der Ladungsgüter pr. 1,823.500 fl. vertreten. Im Vergleich zum Vorjahre hat bei der Einfuhr eine Abnahme um 13 Schiffe mit 9211 Tonnen und einem Waarenwerthe von 825.000 fl., bei der Ausfuhr eine solche von 41 Schiffen mit 17.610 Tonnen, gegenüber einem Mehr des Ladungswerthes um 397.500 fl. stattgefunden.

Unter den ein- und ausgelaufenen Schiffen nationaler Flagge befanden sich 17 Dampfer mit 14.641 Tonnen, daher im Vergleich zum Vorjahre um 4 Dampfer und 2343 Tonnen mehr. Dieses Ergebniss würde sich aber noch günstiger gestaltet haben, wenn die von der Direction des österreichisch-ungarischen Lloyd im März 1875 ins Leben gerufene Dampferlinie zwischen Odessa und Marseille nicht schon im nächstfolgenden October aus mehrfachen Ursachen wieder hätte eingestellt werden müssen.

An dem directen Verkehr zwischen Marseille und den Häfen unseres Küstenlandes betheiligten sich voriges Jahr unter nationaler Flagge bei der Einfuhr 40 Schiffe mit 12.236 Tonnen und einem Ladungswerthe von 468.000 fl., bei der Ausfuhr 23 Schiffe mit 7080 Tonnen und einem Waarenwerthe von nur 280.000 fl.

Dieses auffallend ungünstige Ergebniss findet seine natürliche Erklärung in der fortwährend zunehmenden Anzahl der die obige Linie befahrenden Dampfer; dann aber auch in dem Umstande, dass unsere Schiffe sich nur im Falle grösster Noth an dem wenig oder gar nicht lohnenden directen Verkehr betheiligen, denselben vielmehr zunächst den Venetianer Schiffern überlassen und ihre Gewohnheitsreisen nach den Häfen des Schwarzen und Azow'schen Meeres vorziehen.

In den übrigen Häfen dieses Bezirkes haben folgende Schiffsankünfte unter nationaler Flagge stattgefunden:

Häfen	1875			1874		
	Schiffe	Tonnen	Ladungswerth, fl.	Schiffe	Tonnen	Ladungswerth, fl.
Cette	84	29.328	2,140.300	93	28.854	2,162.300
Toulon	.	.	.	1	320	50.000
Nizza	1	352	30.000	2	544	84.000
Zusammen	85	29.680	2,170.300	96	29.718	2,296.300
Marseille	201	70.064	9,358.000	214	79.275	10,183.000
Gesammtverkehr	286	99.744	11,528.300	310	108.993	12,479.300
Abnahme	24	9.249	951.000	.	.	.

Gattung und Menge der vorzüglicheren Gegenstände der letztjährigen Ein- und Ausfuhr von Marseille, im Vergleiche mit den entsprechenden Ergebnissen von 1874, sind aus der folgenden Uebersicht zu entnehmen:

Einfuhr.

Waarengattung		1875	1874
Zucker aus den französischen Colonien .	Kilogramm	24,690.926	23,459.153
Zucker aus andern Productionsländern .	"	27,705.000	31,077.717
Kaffee	"	24,458.382	20,183.862
Andere Colonialwaaren	"	12,907.383	17,244.288
Olivenöl	"	16,823.739	11,578.997
Wolle	"	23,744.414	21,080.319
Gusseisen	"	2,999.783	2,937.466
Eisen	"	2,599.426	1,778.428
Blei	"	18,116.389	20,681.670
Farbhölzer	"	13,765.275	7,581.755
Fassdauben	Stück	7,167.839	33,615.250
Bretter	"	10,271.648	11,540.063
Bauholz	Stères (à 29 Kubikschuh)	13.602	20.716
Schwefel	Kilogramm	16,207.859	15,904.102
Erdmandeln	"	82,080.225	77,030.398
Sesam	"	89,593.311	57,943.518
Andere Oelsämereien	"	38,764.482	71,082.992
Rohe Häute	"	9,807.557	8,742.732
Baumwolle	"	19,222.291	24,003.307
Steinkohlen	Metr. Ctr.	495.298	744.718
Reis	Kilogramm	9.249.152	9,981.481
Getreide aller Art	Metr. Ctr.	4,797.276	5,635.597
Mehl	"	16.336	22.147
Wein	Liter	4,127.796	4,920.091
Liqueure	"	44.486	32.048
Alkohol	"	985.377	1,916.162
Hanf	Kilogramm	3.633.502	2,980.241
Gold in Barren und Münzen	Gramm	41,393.712	22,162.436
Silber " " " "	"	104,554.683	100,711.656
Seide	Kilogramm	3,584.763	3,367.507
Talg und Schweinfett	"	3,067.379	5,584.550
Petroleum, geläutertes	"	1,667.782	3,785.570
" ungeläutertes	"	5,552.915	5,877.397

Ausfuhr.

Waarengattung		1875	1874
Schwefel, Salpeter, Salzsäure	Kilogramm	2,692.767	2,394.513
Weine	Liter	32,592.731	32,506.194
Geistige Getränke	"	2,542.759	8,685.057
Cerealien	Metr. Ctr.	193.044	514.541
Mehl	"	250.727	350.404
Kardendisteln	Kilogramm	259.125	329.800
Garne aus Wolle	"	16.639	21.777
" " Baumwolle	"	399.225	231.840
" " Flachs und Hanf	"	707.483	910.335
Krapp	"	5,315.200	3,612.207
Garancine	"	93.724	191.847
Fertige Kleider	Francs	879.866	826.745

Waarengattung		1875	1874
Steinkohlen	Metr. Ctr.	3,470.900	2,317.072
Oel aus Sämereien	Kilogramm	7,347.243	7.864.863
Olivenöl	„	4,479.993	4,835.668
Maschinen und mechanische Arbeiten . .	Francs	4,925.644	5,517.896
Gold in Barren und Münzen	Gramm	11,551.681	14,447.240
Silber „ „ „ „	„	166,835.900	171,503.534
Möbeln aller Art	Francs	2,864.586	3,130.436
Bleiarbeiten	Kilogramm	2,970.665	3,797.651
Kupferwaaren	„	562.506	439.802
Andere Metallarbeiten	„	11,159.599	19,660.013
Häute, zubereitete und gegerbte	„	2,395.199	2,154.350
„ sonst verarbeitete	„	196.112	878.115
Seife	„	7,599.542	8,158.961
Meersalz	Metr. Ctr.	203.339	150.999
Soda	Kilogramm	8,239.636	7,423.214
Raffinirter Zucker	„	54,541.506	57,346.876
Seide	„	1,990.390	1,490.271
Seidenwaaren	„	425.147	379.985
Wollwaaren	„	1,252.305	4,012.186
Baumwollwaaren	„	11,780.907	11,142.186
Oelkuchen	„	39,796.900	28,757.254
Glas- und Krystallwaaren	„	13,726.984	725.923

Die Einnahmen des Marseiller Zollamtes erreichten 1875 die früher noch nie dagewesene Summe von 41,236.653 Francs, welche im Vergleich zu dem Ergebnisse des Vorjahres mit 31,741.693 Francs ein Mehr von beinahe 10 Mill. Francs ergiebt.

Die Getreideeinfuhr nach Marseille bezifferte sich im vorigen Jahre mit 4,797.276 metr. Ctr., gegen 5.635.597 metr. Ctr. in 1873.

Der Stand der Saatfelder berechtigte im Frühjahr zu den schönsten Erwartungen, die aber leider durch die im Laufe des Sommers eingetretenen Witterungsverhältnisse an manchen Orten gänzlich zerstört wurden, und die 1875er Ernte hat eine Krisis durchgemacht, die eine Zeitlang sogar sehr beunruhigend war.

Diesen abnormen Witterungsverhältnissen und den dadurch verursachten grossartigen Ueberschwemmungen ist es zuzuschreiben, dass sich an der hiesigen Börse, in der allgemein gehegten Voraussetzung des gänzlichen Misslingens der Ernte, der Gemüther eine fieberhafte Aufregung bemächtigte, welche im Laufe des Juni, infolge der durch die Speculation erfolgten zahlreichen Lieferungsabschlüsse für die letzten Monate des Jahres, die Getreidepreise in kürzester Frist auf eine Höhe emporschnellte, wie sie selbst in anerkannten Nothjahren kaum gerechtfertigt erschiene.

Als aber kurze Zeit vor dem Beginn der Ernte das eingetretene günstige Wetter so Manches wieder gutmachte, da musste man einsehen, dass das zu erhoffende Resultat jedenfalls einer gewöhnlichen Ernte entsprechen und zwischen 79 und 85 Mill. Hektoliter ergeben würde.

So wurde es nun klar, dass die 1875er Ernte für die Bedürfnisse Frankreichs jedenfalls ausreichen werde, und bei dem Umstande, als für die Saat 14 Mill. Hektoliter erforderlich sind und durchschnittlich 72 Mill. Hektoliter Getreide verzehrt werden, musste man ferner zu der Ueberzeugung gelangen, dass dem Auslande und besonders England ein beträchtlicher Theil um so leichter werde abgetreten werden können, als bei den Landwirthen und im Handel noch bedeutende Getreidevorräthe von der 1874er Ernte vorhanden waren.

Diese leider zu spät eingetretene Erkenntniss hatte denn auch die vielen Calamitäten zur Folge, welche die hiesige Geschäftswelt in den letzten Monaten des Jahres bei dem Eintreffen der auf Lieferung bestellten Getreidemengen durch den dadurch hervorgerufenen Rückgang der Preise zu ertragen hatte, und welche eine sehr fühlbare Krisis bewirkten.

Die seitdem herrschende Apathie im hiesigen Getreidegeschäfte lässt nicht sobald ein Ende absehen, zumal die vorhandenen Vorräthe noch sehr bedeutend sind und fast jede Nachfrage fehlt.

Die Weizenpreise erreichten ihren höchsten Stand in den Monaten Juni und Juli, wo sie je nach Qualität oder Provenienz der Waare mit 31—42 Francs pr. Charge von 160 Liter notirt waren, während sie zu Ende December bei einem verfügbaren Vorrathe von ca. $^1/_2$ Mill. Hektoliter auf 24—32 Francs pr. Charge standen.

An der Einfuhr von Weizen nach Marseille betheiligten sich im Jahre 1875 folgende Länder und Häfen in nachstehendem Ausmasse:

Provenienz	Hektoliter	Provenienz	Hektoliter
Odessa	1,695.840	Alexandrien und St. Jean d'Acre	82.080
Marianopel und Berdiansk	1,717.200	New-York	52.340
Taganrog und Jeniseisk	1,273.280	Jaffa und Mersina	217.980
Galatz und Ibraila	642.080	Barletta und Genua	86.024
Varna, Burgas und Bombay	275.980	Algier	393.460
Constantinopel	60.470	Spanien	9.920

An sonstigen Cerealien wurden eingeführt: Roggen 1280 Hektoliter, Gerste 203.679 Hektoliter, Mais 148.317 Hektoliter, Bohnen 131.007 Hektoliter, Hafer 796.076 Hektoliter.

Die im Vergleiche zu früheren Jahrgängen unbedeutende Mehlausfuhr erklärt sich durch das Ausbleiben jeder grösseren Nachfrage aus Spanien, der Schweiz und dem Innern Frankreichs, infolge der überall günstig ausgefallenen Ernteergebnisse.

Mit dem hiesigen Getreidehandel wetteifern an Wichtigkeit die Transactionen in Oelsämereien. Die gesammte Einfuhr davon betrug voriges Jahr 2,286.250 metr. Ctr., mithin um 260.000 metr. Ctr. mehr als in 1874.

Der verfügbare Vorrath zu Ende December 1875 bezifferte sich mit 147.500 metr. Ctr. und bestand zu $^5/_6$ in Sesam aus Indien und Afrika. Diese letztere Sorte hat nämlich von allen Sämereien den reichsten Oelgehalt und ist daher auch am meisten gesucht. Es wurden davon in 1875 nahe an 700.000 Ballen indischer Provenienz hierorts zur Oelfabrikation verwendet.

Die während des vorigen Jahres in Marseille producirte Menge Oel wird mit 72 bis 73 Mill. Kilogr. angenommen, wovon etwa 34 Mill. zur Ausfuhr gelangten, 5 Mill. consumirt und etwa 34 Mill. in den zahlreichen Seifenfabriken verarbeitet wurden.

In der fortwährend zunehmenden Concurrenz, welche der hiesigen Oel- und Seifenindustrie von Seite neu entstehender ähnlicher Etablissements im Innern Frankreichs, dann in Italien und Deutschland seit einiger Zeit erwächst, wollen Sachverständige eine nicht zu missachtende Mahnung erblicken, der gegenwärtig scheinbar masslosen Oelfabrikation vernünftige Schranken zu setzen, um nicht durch eine übergrosse Production bei nicht entsprechender Nachfrage und geringem Verbrauche neuerdings jene Calamitäten hervorzurufen, die bereits im Vorjahre äusserst empfindliche Opfer erheischten und bei etwaigem Wiedereintreten eine Katastrophe als unvermeidlich würden besorgen lassen.

Die Länder, aus welchen Marseille seinen Bedarf an Oelsämereien vorzugsweise bezieht, sind: für Sesam: Calcutta, Coromandel, Kurachee, Bombay, Siam, Mozam-

bique, Zanzibar, Lagos und Senegambien; für Erdmandeln: Afrika und Spanien; für Leinsamen: Russland, die Donauhäfen, Anatolien, Rumelien, Italien und Algier; für Colza: die Donauländer und Indien; für Baumwollsamen und andere Oelkörner: Aegypten, Smyrna, Italien, Afrika, Spanien und die Antillen.

Die Weinernte des Jahres 1875 wird allgemein für die reichlichste seit Menschengedenken gehalten, da sie in ihrem Gesammtergebnisse selbst den bisherigen stärksten Jahrgang (1869) um 13 Mill. Hektoliter übertreffen soll.

Hievon kommen auf die südöstlichen Departements: Bouches du Rhône 289.092 Hektoliter, Alpes maritimes 83.967 Hektoliter, Basses Alpes 107.549 Hektoliter, Hautes Alpes 121.429 Hektoliter, Drôme 237.048 Hektoliter, Gard 943.966 Hektoliter, Hérault 9,423.193 Hektoliter, Var 1,403.754 Hektoliter, Vaucluse 68.220 Hektoliter.

Infolge der reichlichen Fechsung gestaltete sich auch die vorjährige Weinausfuhr besonders günstig. Marseille exportirte in Fässern 25,663.354 Liter und zwar nach: England 110.439 Liter, Belgien 9.518 Liter, Deutschland 46.522 Liter, Italien 574.653 Liter, der Schweiz 66.091 Liter, Aegypten 3.608.721 Liter, Nordamerika 1,304.747 Liter, Brasilien 2,604.101 Liter, Algier 594.636 Liter, anderen Ländern 16,543.426 Liter. Ausserdem wurden in Flaschen 1,662.247 Liter verschiedener Weine nach dem Auslande und den Colonien versendet.

An süssen Liqueuren gelangten 5,181.593 Liter (um 450.079 Liter mehr als im Vorjahre) zur Ausfuhr, aber trotzdem verlauten noch mehrfache Klagen über die für das hiesige Erzeugniss nachtheilige Concurrenz des gleichartigen holländischen Productes auf den meisten ausländischen Märkten.

Im Spiritusgeschäfte gestaltete sich der Export besonders günstig; er betrug im Ganzen 3,692.154 Liter, mithin über die Hälfte mehr als im Vorjahre, in welchem nur 1,679.538 Liter zur Ausfuhr kamen.

Gegen die diesen Industriezweig betreffenden fiscalischen Massnahmen mehren sich die Manifestationen der allgemeinen Unzufriedenheit, und wird deren Aufhebung oder doch entsprechende Modificirung immer dringender begehrt.

Für den Kaffeehandel hat sich Marseille den Rang als Hauptstapelplatz im Mittelmeere schon längst errungen, wie dies die jährlich zunehmenden Einfuhrmengen in diesem Artikel und die stattfindenden Transactionen darthun.

Für 1875 beziffert sich der Import mit 24,458.382 Kilogr. (gegen 20 Mill. Kilogramm im Vorjahre). Es kamen aus: England 164.332 Kilogr., Belgien 1353 Kilogr., Holland 126 Kilogr., Britisch-Indien 5,673.155 Kilogr., Holländisch-Indien 698.687 Kilogramm, Aegypten 796.682 Kilogr., Haïti 833.103 Kilogr., Cuba und Portorico 904.420 Kilogr., anderen Ländern 2,290.742 Kilogramm.

Von der Gesammteinfuhr wurden blos 8½ Mill. Kilogr. für den örtlichen Bedarf verwendet, alles Uebrige bildete den Gegenstand grossartiger Transactionen mit den am Mittelmeere gelegenen Ländern.

Von den 91 Mill. Kilogr. Kaffee, welche ganz Frankreich in 1875 importirte, entfällt auf Marseille mehr als ein Viertheil. Der Werth der nach Frankreich zur Einfuhr gelangten und daselbst verbrauchten Mengen Kaffee wird mit 110 Mill. Francs angegeben.

Für die über Marseille allein gekommenen Quantitäten wurden an Zollgebühren 13,169.637 Francs entrichtet.

An Wolle wurden 1875 im Ganzen 179.016 Ballen eingeführt, ein Resultat, das bisher noch nie erreicht wurde. Das Geschäft war das ganze Jahr hindurch lebhaft, zunächst wegen der convenirenden Preise, die sich um 10—12 pCt. niedriger als in 1874 stellten. Zu Ende December 1875 bezifferte sich der disponible Vorrath mit 39.091 Ballen.

Die Gesammteinfuhr von Baumwolle betrug 107.658 Ballen; der Absatz gestaltete sich regelmässig und leicht, Preise waren für den Verkäufer entsprechend, so dass am Schlusse des Jahres nur 3693 Ballen vorräthig blieben.

Die Einfuhr von eichenen Fassdauben aus dem österreichisch-ungarischen Küstenlande erreichte ungefähr 7 Mill. Stück ($6\frac{1}{2}$ Mill. Stück im Vorjahre), welche durchschnittlich zu 50 – 60 Francs pr. 100 Stück für Bordelaises von 30 Mm. Dicke, die übrigen Dimensionen nach Verhältniss, an Mann gebracht wurden.

Ungeachtet der ausnehmend ergiebigen Weinernte bewährte sich die Hoffnung auf bessere Preise nicht, dieselben zogen jedoch gegen Ende des Jahres an und lassen ein günstigeres Ergebniss für unsere Producenten gewärtigen.

An buchenen Fassdauben verschiedener Dimensionen langten etwa $3\frac{1}{2}$ Mill. Stück ein, welche 6—7 Francs pr. 100 Stück zu 3 Palmi, die übrigen nach Verhältniss, erzielten.

An Bauholz österreichisch-ungarischer Herkunft wurden etwa 6000 Stères Fichtenbalken eingeführt und zu 46—55 Francs pr. Stère verkauft.

Die Einfuhr von Fichtenbrettern betrug ca. 70.000 Stück, welche zu 26 – 28 Francs pr. Dutzend willige Käufer fanden.

Das seit zwei Jahren bestehende Monopol für Zündhölzchen kann nicht besser in seinen Wirkungen gewürdigt werden, als durch Angabe der zur Ausfuhr gelangten Quantitäten dieses Artikels. Dieselben bezifferten sich 1874 mit 677.823 Kilogr. und 1875 mit 477.342 Kilogr., während im Jahre 1872 2,186.556 Kilogr. versendet wurden. Dieser Industriezweig beschäftigte vor seiner Monopolisirung mehr als 3000 Individuen, wogegen jetzt deren Anzahl sich kaum auf 1000 belaufen soll.

Anderseits erfährt man aus Genua und Turin das beste Gedeihen der seit zwei Jahren daselbst von früheren Marseiller Fabrikanten ins Leben gerufenen Zündhölzchen-Fabriken.

Bei der in Marseille stets herrschenden grossen Concurrenz von frachtsuchenden Schiffen aller Flaggen lässt sich über das Frachtengeschäft nur Ungünstiges sagen und erscheinen die diesfälligen Klagen der Rheder und Schiffsführer nur zu sehr gerechtfertigt. Die Notirungen waren folgende: Trapezunt, Poti, Galatz und Ibraila 10—12, Taganrog 12—16, Odessa 8—10, Constantinopel 5—6 Francs pr. Tonne gemischte Ladung; Alexandrien 7—10, Port-Saïd 9—10 Francs pr. Tonne Kalk und Steinkohlen; Smyrna 5—6, Salonich 5—7, Beirut 8—16, Mersina 10—12, Alexandrette 10—14 Francs pr. Tonne gemischte Ladung.

Algier, Bougie, Philippeville 6—9, Tenes 10—12, Oran 8—10 Fres. pr. Tonne gemischte Ladung; England 12—16 Francs pr. Tonne Oelkuchen, 3 s. pr. Quarter Getreide; Quebeck, Montreal 7—9, Boston 4—6, New-York 3—4, New-Orleans 8—10 Francs pr. Tonne gemischte Ladung.

La Guayra, Porto Cabello, Maracaibo 60—70, Rio Janeiro 25—30, Bahia, Pernambuco 30—35, Antillen 25—35 Francs pr. Tonne gemischte Ladung; La Plata-Staaten 45—60, Valparaiso 60—65, S. Francisco 65—70, Häfen an der Westküste Afrika's für Hin- und Rückfahrt 45—70 Francs pr. Tonne Erdmandeln.

In den zahlreichen Fabriksetablissements von Marseille und Umgebung fanden im Laufe des Jahres hie und da zeitweise Arbeitseinstellungen statt, wobei es jedoch stets in kürzester Frist gelang, die dieselben veranlassenden Streitpunkte infolge Intervenirung der Behörde gütlich beizulegen.

Der Gesundheitszustand erwies sich durchaus als befriedigend.

Russlands auswärtiger Handel im Jahre 1875.

Odessa. Das russische Zolldepartement hat eine Uebersicht des im Jahre 1875 über die europäische Grenze stattgehabten auswärtigen Handels des russischen Reiches in Vergleichung mit den Ergebnissen des Jahres 1874 veröffentlicht. Die Ziffern drücken nur die Import- und Exportmengen aus; eine Werthangabe ist nicht beigefügt.

Danach haben nur 12 von den 39 Kategorien der Ausfuhr grössere Belange als in 1874 aufzuweisen, bei den übrigen 27 Artikeln ist der Export hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben.

Die ersten 8 Kategorien umfassen die Cerealien und weisen im Ganzen eine Exportmenge von 22,414.551 Tschetwert, gegen 26,805.826 Tschetwert in 1874, daher eine Minderdifferenz um $4^{2}/_{5}$ Mill. Tschetwert oder $16^{1}/_{4}$ pCt. im Vergleich zum Vorjahre auf.

Der Export der verschiedenen Getreidesorten gestaltete sich wie folgt:

	1875	1874
	Tschetwert	
Weizen	9,499.913	8,122.799
Roggen	5,704.304	9,707.673
Gerste	1,466.288	2,174.804
Mais	138.278	134.826
Erbsen	176.013	363.350
Hafer	4,893.211	5,373.119
Anderes Getreide	241.720	523.533
Mehl	294.824	405.702

Aus diesen Ziffern ist zu ersehen, dass bei dem letztjährigen Getreideexport Roggen die bedeutendste Abnahme erfahren hat, indem dessen Ausfuhr um 4 Mill. Tschetwert oder 41 pCt. gegen das Vorjahr zurückgewichen ist. Dagegen hat sich der Export von Weizen um 1,377.000 Tschetwert oder 17 pCt. gehoben.

Wenn man blos diese zwei Hauptfruchtgattungen mit Rücksicht auf ihren Werth ins Auge fasst, so ergiebt sich ein ansehnliches Deficit. Wird nämlich einerseits der Werth der in Russland verbliebenen, nicht exportirten Menge Roggen zu 6 Rubel pr. Tschetwert oder im Ganzen mit 24 Mill. Rubel, anderseits der Werth der mehrexportirten Weizenmenge zu 10 Rubel, resp. $13^{3}/_{4}$ Mill. Rubel angenommen, so stellt sich ein Unterschied zu Ungunsten des Jahres 1875 mit mehr als 10 Mill. Rubel heraus.

Von den anderen Erzeugnissen des Landes, deren Ausfuhr in 1875 gegen das Vorjahr abgenommen hat, sind hauptsächlich folgende hervorzuheben:

Hanf- und Leinsamen um 360.000 Tschetwert oder 12 pCt.; Spiritus um 426.000 Pud oder 22 pCt.; Flachs um 537.000 Pud oder $5^{1}/_{2}$ pCt.; Hanf um 475.000 Pud oder $12^{1}/_{2}$ pCt.; Flachs- und Hanfgespinnste um 62.000 Pud oder $21^{1}/_{2}$ pCt.; rohe Häute um 30.000 Pud oder 13 pCt.; Knochen um 524.000 Pud oder $45^{1}/_{2}$ pCt.; Pottasche um 75.000 Pud oder $31^{1}/_{2}$ pCt.; Talg um 133.000 Pud oder $24^{1}/_{2}$ pCt.; Eisen um 86.000 Pud oder $25^{1}/_{2}$ pCt.; Hadern um 96.000 Pud oder 16 pCt.; grobe Leinwand um 2,868.000 Arschin oder 44 pCt.; Holzwaaren um 6,243.000 Rubel oder $18^{1}/_{2}$ pCt.

Dagegen haben, ausser Weizen, noch folgende Artikel in der Ausfuhr zugenommen: Kleinhornvieh um 147.000 Stück oder 26 pCt.; Pferde um 6000 Stück oder 22 pCt.; Tabak um 15.700 Pud oder 78 pCt.; Borsten um 32.000 Pud oder 33 pCt.; hölzerne Hausgeräthe um 7700 Pud oder 33 pCt.

Ganz umgekehrt verhält es sich bezüglich der letztjährigen Ergebnisse des russischen Importhandels im Vergleich zu jenen des Jahres 1874, wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht:

Waarengattung		1874	1875
Roher und gestossener Zucker	Pud	341.796	1,428.436
Raffinatzucker	„	923	5.606
Kanton'scher Thee	„	723.496	793.732
Kaffee	„	443.066	457.159
Wein (in Fässern)	„	958.408	1,028.449
„ (in Flaschen)	Stück	347.415	392.944
Champagner (in Flaschen)	„	1,159.383	1,123.551
Salz	Pud	12,145.976	11,826.294
Häringe, gesalzene	„	4,350.463	4,407.033
Andere Fische überhaupt	„	590.567	674.736
Baumöl	„	1,399.924	1,605.271
Blättertabak	„	231.541	251.563
Geschnittener Tabak und Cigarren	„	3.719	3.559
Rohe Baumwolle	„	4,454.758	4,964.041
Baumwollgarne	„	331.938	356.780
Farbhölzer	„	506.104	512.853
Indigo	„	53.422	46.534
Petroleum	„	2,524.161	2,654.312
Roheisen	„	2,795.215	3,467.129
Eisen in Stangen oder Platten	„	5,178.529	5,264.101
Eisenpanzer, Kessel, Blöcke	„	1,263.084	1,843.071
Eisenschienen	„	5,224.597	3,461.725
Blei	„	1,018.928	922.566
Rohe Schafwolle	„	253.226	305.739
Wolle, verschiedene, nicht gesponnen	„	54.949	58.841
„ künstliche	„	8.666	41.571
Pelzwerk	„	219.217	242.322
Seide	„	15.956	18.285
Soda	„	1,171.294	1,195.465
Steinkohlen	„	63,283.590	63,517.666
Dampfmaschinen	Rubel	2,447.224	2,926.346
Baumwollwaaren	„	92.987	92.121
Schafwollwaaren	„	156.489	168.778
Seidenwaaren	„	11.962	13.311
Leinenwaaren	„	2.572.775	2,699.634

Von den 35 Kategorien der Einfuhr zeigen nur 7 eine Abnahme gegen 1874. Eine bedeutende Steigerung ist sowohl bei rohem als raffinirtem Zucker ersichtlich; im Jahre 1874 sind im Ganzen 342.000 Pud, in 1875 hingegen 1,434.000 Pud oder 320 pCt. mehr eingeführt worden.

In Procenten ausgedrückt, ergeben sich bei den vorzüglichsten Importartikeln folgende Mehrdifferenzen gegenüber dem Vorjahre, und zwar bei: Thee ungefähr 10 pCt.; Kaffee etwas mehr als 3 pCt.; Wein 7½ pCt. (Champagner dagegen 3 pCt. weniger); Baumöl 15 pCt.; Baumwolle 11½ pCt.; Petroleum 5 pCt.; Roheisen 24 pCt.; bei Eisenpanzern und Kesseln 46 pCt.; Dampfmaschinen 20 pCt.; Steinkohlen kaum ⅓ pCt.; roher Schafwolle 21 pCt.; Seide 14 pCt.; Leinwand 5 pCt.

Unter den Gegenständen, deren Einfuhr eine Abnahme gegen 1874 aufweist, sind insbesondere Eisenschienen mit 33 pCt., Blei mit 9½ pCt. und Indigo mit 13 pCt. anzuführen.

Der auswärtige Handel Russlands hat während der letzten 25 Jahre in bemerkenswerther Weise zugenommen. Im Jahre 1850 bezifferte sich der diesfällige Werth.

Ein- und Ausfuhr zusammengenommen, mit 205 Mill. Silberrubel; 1865 mit 358 Millionen; 1874 mit 804 Millionen.

Wie hoch sich die allgemeine Werthziffer für 1875 beläuft, ist noch nicht bekannt; sie dürfte jedoch, ungeachtet in diesem Jahre der Export sich vermindert hat, doch infolge der gesteigerten Einfuhr nicht um Vieles von der vorjährigen differiren.

Dass sich im Laufe eines Vierteljahrhunderts der auswärtige Handel Russlands so bedeutend gehoben hat, ist hauptsächlich dem Ausbau der russischen Eisenbahnen zu verdanken; denn seit 1866, in welchem Jahre das Eisenbahnwesen dieses Landes eine gesteigerte Entwicklung erfuhr, datirt auch die progressive Zunahme in der Ein- und Ausfuhr.

Ein zweiter Grund des Aufschwunges, welchen der russische Handel im letzten Decennium genommen, ist auch die im Jahre 1868 erfolgte Reform des russischen Zolltarifs, welche vornehmlich die Differentialzölle beseitigte.

In dem dieser Reform folgenden Jahre 1869 hob sich der Import von 260·9 auf 342 Mill. und der Export von 226·6 auf 264·4 Mill. Silberrubel, so dass sich in einem einzigen Jahre der gesammte Waarenumsatz um 119 Mill. Silberrubel steigerte.

In den angegebenen Werthziffern ist ausser dem Handel mit Europa auch jener mit Finnland und Asien mitbegriffen.

Anderseits hat zu dem commerziellen Aufschwunge nicht wenig die erhöhte Entwicklung der Schifffahrt beigetragen. Vor 10 Jahren wurde der Verkehr mit Europa zur See durch 9385 Schiffe in der Anfahrt und 9442 in der Abfahrt, im Jahre 1874 hingegen durch 12.342 und resp. 12.584 Schiffe vermittelt, wobei nicht ausser Acht gelassen werden darf, dass in dieser Zwischenzeit die Dampfschifffahrt immer grössere Fortschritte machte und die Steigerung in der allgemeinen Schifffahrtsbewegung Russlands grossentheils der Dampfkraft zu verdanken ist.

Im Jahre 1865 betrug die Gesammtzahl der in den drei Haupthäfen Russlands: Kronstadt, Riga und Odessa, aus dem Auslande eingelaufenen Dampfer blos 636, im Jahre 1874 dagegen 2580, so dass mithin die Zahl der Dampfer innerhalb 10 Jahren sich mehr als vervierfacht hat; womit aber noch nicht gesagt sein will, dass diese Entwicklung durch das Wachsthum der Handelsflotte dieses Landes hervorgerufen wurde.

Die Zahl der russischen Schiffe ist im Laufe von 10 Jahren nahezu stationär geblieben; sie betrug nämlich im Jahre 1865: 1321 und im Jahre 1874: 1474 Schiffe. Daraus lässt sich schliessen, dass der internationale Handel Russlands gegenwärtig in einem grösseren Abhängigkeitsverhältniss zu den fremden Handelsflotten als vor Jahren steht.

Wenn auch seit 25 und insbesondere seit den letzten 10 Jahren die internationalen Waarenumsätze in Russland in einer fortschreitenden Zunahme begriffen sind, so kann doch bei Vergleichung der russischen Handelsausweise nicht übersehen werden, dass namentlich in den letzteren Jahren der Export von der Einfuhr um ein Bedeutendes überragt wird.

Zudem ist zu bemerken, dass gegenwärtig die Hälfte des gesammten russischen Exports auf die Cerealien fällt, und dass die Ausfuhr der übrigen russischen Producte und namentlich der Industrieerzeugnisse nicht blos über die europäische, sondern in ganz erheblichem Masse auch über die asiatische Grenze abgenommen hat.

Waarenverkehr von Reval im Jahre 1875.

Reval. Das Jahr 1875 ist dem auswärtigen Handel Russlands im Ganzen weniger günstig gewesen, als sein Vorgänger. Wenn trotzdem der Gesammtwerth des über den Hafen von Reval stattgefundenen fremdländischen Waarenverkehrs eine nicht

unwesentliche Steigerung aufweist, so dürfte hierin ein Beweis dafür zu erblicken sein, dass der in letzterer Zeit wahrgenommene Aufschwung Revals als Handelsplatz nicht vorübergehenden Ursachen seine Entstehung verdankt, sondern auf der festen Grundlage dauernder Conjuncturen beruht und deshalb für die Zukunft sich zu erhalten verspricht.

Der Werth der im letztverflossenen Jahre hieher eingeführten Waaren beziffert sich mit 52,457.641 Silberrubel (gegen 44,912.308 Silberrubel in 1874). An Zollgebühren wurden dafür 3,014.044 Silberrubel entrichtet, es hat also gegen das Vorjahr mit 2,018.287 Silberrubel eine Steigerung des Zollerträgnisses um 995.757 Silber-Rubel stattgefunden.

Die nachstehende Tabelle enthält Menge und Werth der wichtigeren Gegenstände dieser Einfuhr, nebst Angabe des diesfälligen Zollbetrages:

Waarengattung	Menge Pud	Werth Rubel	Zollbetrag Rubel
Kohlen	1,777.558	284.409	.
Baumwolle	2,353.586	25,889.446	.
Gemüse und Samen	24.821	124.105	.
Baumrinde und Wurzeln	63.679	159.189	.
Thierische Producte	88.614	487.377	.
Pflanzen	36.853	184.265	.
Maschinen	474.494	3,795.952	59.395
Kreide und Thonerde	62.487	18.746	3.148
Mehl und Manna	29.250	117.000	9.712
Salz	190.447	119.982	73.322
Frische Früchte	46.346	185.384	22.849
Getrocknete Früchte	18.923	132.461	18.922
Mandeln und Nüsse	9.511	52.714	8.342
Käse	3.010	31.872	12.041
Conserven und Confecte	7.512	115.480	24.141
Häringe und Austern	43.331	76.575	5.839
Kaffee und Cacao	15.286	201.340	22.930
Zucker	171.398	1,199.786	394.270
Thee	18.530	548.450	285.859
Gewürze	7.359	73.590	11.098
Tabak und Cigarren	1.386	94.564	18.912
Wein, Arac, Cognac (in Fässern)	31.211	345.176	86.294
	Flaschen		
Wein, Arac, Cognac (in Flaschen)	59.157	96.435	38.551
Mineralwässer (in Flaschen)	183.062	36.640	3.661
Bier und Porter (in Flaschen)	9.121	} 22.710	} 5.490
	Pud		
Bier und Porter (in Fässern)	4.121		
Leder und Pelzwerk	19.376	387.520	107.857
Schafwolle	71.900	1,392.200	21.826
Garne aus Schafwolle, Baumwolle oder Seide	67.122	2,550.600	226.550
Manufacturen aus Schafwolle, Baumwolle, Seide oder Flachs	34.171	2,485.735	463.010
Papier und Papierwaaren	25.473	657.412	109.362
Säcke und Sackleinen	117.098	703.189	48.407
Gummiwaaren	3.145	116.945	25.980
Gold-, Silber- und Broncewaaren	350	63.715	5.056

Waarengattung	Menge Pud	Werth Rubel	Zollbetrag Rubel
Metallwaaren	269.890	1,293.420	267.860
Fayence und Porcellanwaaren	5.086	47.274	8.115
Glaswaaren	7.211	62.360	12.806
Farben	48.203	221.840	54.507
Farbholz	46.906	98.700	8.688
Farbholzextracte	67.151	604.536	127.652
Chemische Producte	92.570	220.718	38.039
Abfälle	53.462	871.620	75.431
Gummi	23.081	57.702	8.222
Petroleum	50.826	127.077	27.829
Unverarbeitetes Eisen	1,256.094	2,512.188	126.043
Stahl	79.866	479.196	31.523
Kupfer	149.206	1,590.472	24.681
Blei und Zinn	52.460	368.514	7.293
Blech	34.166	376.870	42.707
Waffen und Munition	2.346	178.926	16.291

Der Werth jener Güter, welche im Transit (d. h. unter Zollverschluss, ohne Erhebung einer Zollgebühr) hieher gelangten, um von da weiter gesendet zu werden, betrug 10,294.472 Silberrubel, somit gegen 1874 mit einem Waarenwerthe von 7,550.667 Silberrubel um 2,743.805 Silberrubel mehr.

Als die vorzüglichsten Importgüter der bezeichneten Art im Jahre 1875 sind folgende zu bezeichnen:

Waarengattung	Menge Pud	Werth Rubel
Eisen, Kupfer und Zinn, unverarbeitet	108.834	684.712
„ „ „ „ verarbeitet	46.171	492.870
Blech	6.250	57.415
Draht	2.635	9.865
Maschinen	53.614	401.416
Garne aus Schafwolle oder Baumwolle	60.949	2,191.780
Eisenbahnzubehör	34.595	122.940
Manufacturwaaren aus Seide, Schafwolle, Baumwolle oder Flachs	20.671	1,187.530
Papierwaaren	9.713	198.322
Käse	11.082	80.715
Thee	122.951	2,090.167
Olivenöl	31.331	219.317
Wein, Arac, Cognac (in Fässern)	57.746	520.674
	Flaschen	
Wein, Arac, Cognac (in Flaschen)	31.092	37.820
Champagner (in Flaschen)	94.490	94.490
	Pud	
Zucker	14.910	72.835
Kaffee und Cacao	2.883	30.340
Droguen	16.358	192.712
Chemische Producte	14.110	25.090
Farben	22.977	67.748
Farbholz	10.259	19.435
Farbholzextracte	12.888	90.216
Fayence und Porzellanwaaren	19.676	146.902

Waarengattung	Menge Pud	Werth Rubel
Gewürze	9.874	82.846
Schafwolle	10.209	244.510
Abfälle	10.694	151.300
Tabak und Cigarren	1.305	65.725
Mandeln und Nüsse	2.036	10.180
Frische Früchte	3.341	19.438
Conserven	2.857	32.720
Gummifabrikate	849	25.470
Knöpfe und Perlen	2.236	39.842

Zur Ausfuhr gelangten Waaren im Werthe von 8,086.232 Silberrubel, wogegen im Vorjahre die diesfällige Werthsumme 12,148.998 Silberrubel betrug, so dass der Unterschied zu Ungunsten des letztverflossenen Jahres sich mit 4,062.766 Silberrubel herausstellt. Unter den vorjährigen Exporten befanden sich folgende Hauptgegenstände:

Waarengattung		Menge	Werth, Rubel
Hafer	Tschetw.	493.046	2,465.230
Roggen	„	180.558	1,354.185
Leinsaat	„	81.468	977.616
Buchweitzengrütze	„	12.324	95.510
Gerste	„	8.643	60.501
Weizen	„	2.716	33.937
Erbsen	„	1.280	10.240
Flachs	Pud	376.575	1,851.162
Heede	„	39.935	139.773
Schafwolle	„	9.770	107.470
Oelkuchen	„	4.553	10.212
Knochen	„	11.327	9.061
Felle	„	506	4.119
Pferdehaare	„	22.566	338.510
Borsten	„	2.068	71.480
Federn	„	1.767	35.340
Leim	„	1.975	9.875
Butter	„	2.184	26.208
Pottasche	„	2.246	8.984
Spiritus	Wedro	121.023	169.432
Seife und Talg	Pud	1.884	103.620
Hausenblasen	„	175	14.000

Hat sonach der Import eine erfreuliche, durch die stattliche Ziffer von mehr als 10 Mill. Silberrubel dargestellte Steigerung gegen das Vorjahr erfahren, so lässt sich ein Gleiches nicht auch von der Ausfuhr sagen. Die hierin eingetretene Verminderung ist aber nicht etwa einer Zurücksetzung Revals gegen andere Häfen zuzuschreiben, sondern die nothwendige Folge natürlicher Bedingungen. Diese sind: die weniger ergiebige Getreideernte der betreffenden Gebietstheile Russlands in 1875 und die ungünstigeren Conjuncturen für den Cerealienexport überhaupt, dann aber auch der ungewöhnlich frühzeitig eingetretene Eisverschluss der Häfen von Reval und Baltischport.

Während sonst die Schifffahrt bis in den Januar unbehindert zu bleiben pflegt, war voriges Jahr infolge anhaltenden und strengen Frostwetters der hiesige Hafen

schon am 11. December durch Eis gesperrt. Einer Anzahl im Laden begriffener Dampfer war dadurch das Auslaufen, anderen hieher gecharterten Schiffen das Einlaufen unmöglich gemacht; und so mussten beträchtliche Quantitäten für die Herbst- und Winterausfuhr bestimmter Waaren bis zur Frühjahrsverschiffung liegen bleiben.

Unter den Artikeln der Einfuhr nimmt rohe Baumwolle wieder den ersten Platz ein. Die vielseitig gehegte Erwartung, es werde die Einfuhr von Baumwolle in nächster Zeit noch eine Zunahme erfahren, hat sich vollkommen bestätigt. Es wurden voriges Jahr 2,353.586 Pud importirt, also gegen 1874 mit 2,192.068 Pud um 161.518 Pud mehr.

Der Werth der letztjährigen Zufuhren beträgt 25,889.446 Silberrubel. Erwägt man nun, dass nach den officiellen Ausweisen des Departements der Zollgefälle die Gesammtmenge der im Jahre 1874 nach Russland importirten rohen Baumwolle einen Werth von 53,962.000 Rubel repräsentirt, und dass diese Ziffer im letztverflossenen Jahre eine wesentliche Erhöhung kaum erfahren haben dürfte, so springt die Bedeutung des hiesigen Hafens für die Einfuhr dieses Artikels alsbald in die Augen. Nimmt doch fast die Hälfte der für die Industrie Russlands so überaus wichtigen rohen Baumwolle ihren Weg über Reval.

Eine sehr bedeutende Steigerung ergab sich bei der Einfuhr von Thee. Während dieselbe in 1874 10.211 Pud erreichte, sind im letztverflossenen Jahre, mit Hinzurechnung der über Reval transitirenden Mengen, 141.481 Pud im Werthe von 2,638.617 Rubel eingegangen.

Diese beträchtliche Zunahme ist auf einen Umstand zurückzuführen, der für die Theeeinfuhr nach Reval von hervorragender Wichtigkeit zu werden verspricht.

Bisher entbehrten die russischen Ostseehäfen einer directen Schiffsverbindung mit China, dem Productionslande des Thee. Was von dieser Waare dahin gelangte, nahm seinen Weg zumeist über London, in kleineren Partien auch über die deutschen Häfen des Baltischen Meeres.

Dieses Verhältniss hat sich geändert, seitdem im Jahre 1875 eine Speculation der angesehenen Moscau'er Importfirma L. Knoop mit glänzendem Erfolge gekrönt worden ist.

Die Hauptumsätze in Thee werden auf der bekannten Messe in Nishni-Nowgorod effectuirt; es kommt demnach für die Importeure Alles darauf an, die Waare rechtzeitig, d. h. etwa Ende Juli a. St., am Platze zu haben.

Für den directen Import zur See bieten sich zwei Wege dar: über Odessa und mittels der russischen Südbahnen, oder über einen der russischen Ostseehäfen und die betreffenden, daselbst ausmündenden Bahnen.

Im vorigen Jahre wurden nun durch die genannte Firma beide Wege erprobt. Von zwei Dampfern mit voller Theeladung, wlche ziemlich gleichzeitig von Shanghai abgingen, langte der eine am 2. Juli in Odessa ein, wogegen der andere, nämlich der Bremer Dampfer „Strassburg" von 3800 Tonnen (beiläufig das grösste Handelsschiff, welches je den Finnischen Meerbusen befuhr), am 15. Juli Reval erreichte.

Trotz des Vorsprunges, welcher somit der Odessa'er Ladung zur Seite stand, gelang es aber doch, Dank der prompten Spedition am hiesigen Platze und dem raschen Transport auf der baltischen Nicolai- und Moscau-Nishni-Bahn, die Revaler Ladung um einige Tage früher an Ort und Stelle zu schaffen.

Nach diesem entschiedenen Erfolge wurde eine zweite, noch schwimmende directe Theeladung sofort ebenfalls nach Reval beordert.

Da solchergestalt der baltische dem Pontus-Hafen nicht allein in Betreff der indischen und ägyptischen Baumwolle, sondern auch hinsichtlich des für Russland kaum minder wichtigen Thee den Rang abgelaufen, ist gegründete Aussicht vorhanden, dass es gelingen werde, beide Artikel trotz des kolossalen Umweges zur See bleibend an Reval zu fesseln: ein Erfolg, der kaum weniger der schon vielfach gerügten Saum-

seligkeit der Südbahnen, als dem exacten Betriebe der nördlichen Bahnen zuzuschreiben ist.

Die hiemit geschehene Eröffnung eines directen Handelsweges von China ist ein Ereigniss von nicht zu unterschätzender Tragweite in der Handelsgeschichte Revals. In Verbindung mit dem schon früher vorhandenen lebhaften Verkehr von den Productionsländern der Baumwolle verleiht es dem hiesigen Hafen eine hervorragende Bedeutung für das gesammte Gebiet des russischen Reichs, sofern er fortan bestimmt scheint, zu nicht geringem Theile die Einfuhr zweier so wichtiger Artikel zu vermitteln.

Eine sehr starke, wenngleich voraussichtlich nur vorübergehende Zunahme machte sich bei dem Sandzucker bemerkbar, dessen Einfuhr von 7551 Pud in 1874 auf 186.308 Pud zum Werthe von 1,272.621 Silberrubel gestiegen ist.

Durch die bekanntlich in sehr blühendem Zustande befindliche Rübenzucker-Industrie Russlands wird unter normalen Verhältnissen das Bedürfniss der inländischen Consumtion sichergestellt; der Import von Zucker aus dem Auslande deutet demnach lediglich auf eine durch schlechte Ernten bedingte Einschränkung der Fabrikation hin.

Obgleich nun die Tendenz der Staatsverwaltung auf eine allmälige Ermässigung des Eingangszolles für auswärtigen Zucker hinweist, ist doch kaum zu erwarten, dass der Zucker auf die Dauer einen hervorragenden Platz unter den Einfuhrartikeln dieses Platzes behaupten werde.

Dagegen dürfte die Wolle, welche in der Importliste von 1874 gar nicht, in der letztjährigen jedoch mit der stattlichen Ziffer von 82.109 Pud im Werthe von 1,636.710 Silberrubel figurirt, fortan zu den wichtigeren Gegenständen der Einfuhr zu zählen sein, da seit der Emancipation der Bauern die Schafzucht, wie überhaupt die Viehzucht, in ganz Russland in einem entschiedenem Rückgange begriffen ist, der vor Allem in dem so empfindlich gesunkenen Export von Talg und Wolle (letztere zumeist aus den südlichen Häfen) zu Tage tritt.

Wenn gleichzeitig ein verstärkter Import von Wolle in der nördlichen Hälfte des Reichs sich geltend macht, so weist dies auf das Vorhandensein eines Bedürfnisses hin, welches aus inländischen Quellen zu befriedigen, wenigstens für die nächste Zeit keine Aussicht vorhanden ist.

Sehr merklich ist die Einfuhr von Metallen und Maschinen gestiegen. Mit Einschluss des Transits gestaltete sich dieselbe in den letztverflossenen 2 Jahren, wie folgt:

	1874		1875	
	Gewicht Pud	Werth Silberrubel	Gewicht Pud	Werth Silberrubel
Maschinen	333.151	2,665.208	528.108	4,197.368
Verarbeitete Metalle	233.104	1,398.624	316.061	1,786.290
Unverarbeitete Metalle	717.995	2,999.138	1,646.416	5,635.082
Zusammen	1,284.250	7,062.970	2,490.585	11,618.740

Eine entschiedene Abnahme der Einfuhr ist bei frischen Südfrüchten eingetreten, welche sich dem Hafen von Baltischport, da derselbe länger eisfrei bleibt, mehr und mehr zuwenden.

Auch der Importwerth der Garne aus Baumwolle und Seide hat sich gegen das Vorjahr um 629.540 Silberrubel (von 5,371.920 auf 4,742.380 Silberrubel, mit Inbegriff der Durchfuhr) vermindert, während anderseits die Manufacturen aus Baumwolle, Schafwolle, Seide oder Flachs, welche in 1874 nur einen Gesammtwerth von 3,625.206 Silberrubel erreichten, in 1875 auf 4,376.445 Silberrubel, somit um 751.239 Silberrubel gestiegen sind.

Neue directe Verkehrswege, mit Ausnahme des bereits erwähnten von China, wurden im vorigen Jahre für den Seehandel Revals nicht aufgeschlossen. Aber schon macht sich in Schweden, dessen Erzeugnisse gegenwärtig über Finnland ihren Weg nach Russland nehmen, eine Agitation zu Gunsten einer regelmässigen Dampferverbindung mit dem Hafen von Baltischport, beziehungsweise Reval geltend.

Es wird dabei der Zweck verfolgt, eine nähere, raschere und billigere Verbindung mit dem Innern des Reichs und dadurch die Möglichkeit zu gewinnen, die Erzeugnisse der schwedischen Industrie, zumal Metallfabrikate und Eisenbahnzubehör, auf dem russischen Markte den englischen Producten gegenüber concurrenzfähig zu machen.

Während im Ganzen genommen das Jahr 1875 der Entwicklung des Import-Handels durchaus günstig war, hat sich bei der Ausfuhr, zumeist wohl aus den schon früher angegebenen Gründen, ein entschiedener Rückgang eingestellt. Den Ausschlag giebt hier immer das Getreide, wovon in 1874 1,012.666 Tschetwert und 190.229 Pud im Gesammtwerthe von 7,465.467 Silberrubel, dagegen in 1875 nur 780.035 Tschetwert im Werthe von 4,997.219 Silberrubel exportirt wurden.

Der stärkste Unterschied tritt beim Roggen hervor, von welchem in 1874 612.953 Tschetwert, in 1875 aber nur 180.558 Tschetwert zur Verschiffung gelangten. Hafer ist mit 493.046 Tschetwert dem Jahre 1874 um 186.585 Tschetwert voraus. Flachs weist eine Differenz von 86.504 Pud im Werthe von 421.218 Silberrubel zu Gunsten des Jahres 1875 auf.

Bedeutend gesunken ist der Export von Spiritus, nämlich von 398.104 Wedro im Vorjahre auf 121.023 Wedro in 1875, was umsomehr auffällt, als die Spiritus-Fabrikation in Ehstland, nach der Zahl der neu entstehenden Brennereien zu urtheilen, eine fast unverhältnissmässige Entwicklung nimmt.

Im Zusammenhang damit steht die Gründung eines industriellen Etablissement in Reval, welches die Aufgabe hat, den Sprit durch Rectificirung exportfähiger zu machen. Es bleibt abzuwarten, ob diese Operation, an Ort und Stelle ausgeführt, die Concurrenz der grossen Rectificationsanstalten des Auslandes, zumal Hamburgs, wird auszuhalten vermögen.

Der bisher wahrgenommene Mangel an industrieller Thätigkeit am hiesigen Platze könnte alsbald dem Gegentheil weichen, wenn der von einer grossen und wohlrenommirten Berliner Firma in Verbindung mit der Verwaltung der baltischen Eisenbahn gefasste Plan der Errichtung einer Locomotivfabrik nebst Stahlwalzwerk in Reval verwirklicht würde.

Es hat auch in der That den Anschein, als sei dieses Unternehmen ernsthaft geplant; und man muss zugeben, dass dafür in Russland ein noch jungfräulicher, die reichsten Ernten verheissender Boden vorhanden ist.

Noch befindet man sich hier in Betreff des Eisenbahnzubehörs in fast absoluter Abhängigkeit vom Auslande; es wird daher für die Realisirung von Projecten, die eine Lockerung dieses Verhältnisses in Aussicht stellen, gewiss an der nöthigen Unterstützung nicht fehlen. Der Absatz des Fabrikates in Russland selbst erscheint, sofern es nur nach Qualität und Preis mit dem ausländischen Product zu concurriren vermag, für Jahrzehnte hinaus gesichert.

Von Erschütterungen durch Handels- oder Geldkrisen ist unser Platz fast ganz verschont geblieben. Weder der Sturz der Moskauer Commerzleihbank, noch die grossen Zahlungseinstellungen in Kiew und Riga haben in ihren Folgen bis nach Reval gereicht.

Lediglich das Schwanken einer bedeutenderen Petersburger Firma für den Getreideexport hat auch hier einen kleinen Rückschlag geübt, der indessen dem Anscheine nach ohne eine tiefergreifende Wirkung bleiben wird.

Durch die Etablirung einer Filiale der Reichsbank am hiesigen Platze ist die Staatsregierung den Creditbedürfnissen der Handelswelt in wohlwollender Weise entgegengekommen. Nach kaum halbjähriger Wirksamkeit hat dieses Institut durch seine bedeutenden Mittel, den verhältnissmässig niedrigen Zinsfuss im Wechseldiscont und Lombardgeschäft, sowie durch die Grundsätze seiner Creditgewährung bewiesen, dass es zu einer festen Stütze für den Handel Revals, soweit er sich in soliden Bahnen bewegt, werden kann.

Der Verkehr zur See mit dem Auslande wurde durch 424 angekommene und 416 abgegangene Schiffe, jener mit russischen Häfen durch 2264 angekommene und 2275 abgegangene Fahrzeuge unterhalten.

Das erste Schiff kam am 20. Januar hier an, das letzte lief am 11. December von Reval aus.

Handelsverhältnisse des Donau-Vilajet im Jahre 1875.

Rustschuk. Die Stagnation, welche während des Jahres 1874 in dem Handelsverkehr der Donauprovinz geherrscht hatte, hielt auch in 1875 an und führte in Verbindung mit der Zinsenreducirung der türkischen Rente sehr traurige Folgen für den hiesigen Handelsstand herbei.

Schon die im Mai v. J. abgehaltene Messe zu Eski-Dschuma, welche für die ganze Saison von ausschlaggebender Bedeutung ist, ergab ein wenig befriedigendes Resultat; der Waarenumsatz erreichte kaum die Hälfte der in früheren Jahren erzielten Menge.

Die Ernte fiel wohl ziemlich ergiebig, in einigen Districten sogar sehr reichlich aus; da sich jedoch die Einheimsung der Feldfrüchte infolge des ausserordentlich lang anhaltenden Winters um einige Wochen verspätet hatte und die Nachfrage vom Auslande nur gering war, so liess sich im Ganzen keine grössere Getreideausfuhr als im Vorjahre zu Stande bringen.

Die Ausfuhrlisten der verschiedenen Agentien der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, deren Schiffe jedoch nur einen Theil des Getreideexports vermitteln, ergeben für diesen letzteren bezüglich der Jahre 1874 und 1875 folgende Daten:

Exporthäfen		1874	1875
Rustschuk	Zollctr.	39.878	39.572
Sistow	„	984.300	40.825
Silistria	„	8.035	18.615

Ueber die mit türkischen Segelschiffen nach den Häfen der untern Donau ausgeführten Getreidemengen liegen keine verlässlichen Angaben vor; und da in 1875 der Getreideexport nicht mehr wie in den beiden Vorjahren über Ungarn, sondern über Galatz und Braila erfolgte, so dürften die durch diese Segelschiffe exportirten Getreidemengen eine ansehnliche Ziffer ergeben.

Was dagegen die Ein- und Ausfuhr anderer Producte anbelangt, so geschieht dieselbe fast ausschliesslich auf der Donau, und der gesammte Verkehr mit Industrie-Erzeugnissen auf diesem Wege wird durch die Schiffe der österreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft vermittelt, weshalb auch die Ausweise der Agentien dieser Gesellschaft ein getreues Bild der Waarenbewegung in den Donauhäfen bieten.

Von den Hauptartikeln des Verkehrs wurden voriges Jahr folgende Mengen auf dem Donauwege in Rustschuk ein- und ausgeführt:

Waarengattung	Einfuhr	Ausfuhr
	Zollcentner	
Colonialwaaren	5.386	666
Zucker und Syrup	3.384	90
Eisenwaaren	2.722	193
Branntwein und Spiritus	3.799	232
Garne und Twiste	1.105	.
Baumwollwaaren	1.026	447
Roheisen	3.813	77
Chemische Producte	1.141	187
Glaswaaren	1.809	303
Hölzer und Bretter	11.149	.
Kerzen und Seifen	568	1.364
Kurzwaaren	271	136
Manufacturwaaren	829	734
Material- und Spezereiwaaren	641	174
Reis	2.056	20
Schafwolle	.	368
Mehl und Mahlproducte	630	11.867
Felle und Häute	174	2.085
Leder und Lederwaaren	393	531
Thierische Abfälle (Hörner, Knochen)	3	3.982

Die Gesammteinfuhr der Station Rustschuk betrug 47.368 Zollcentner im beiläufigen Werthe von 1,279.435 fl., gegen 63.957 Zollctr. für 1,360.680 fl. im Vorjahre.

Ausschliesslich aus Oesterreich-Ungarn kamen folgende Artikel: Baumwolle und derlei Gewebe, Chemikalien, Flachs, Hanf, Werg, Papier, Bücher und Seidenwaaren. Dagegen wurden ausschliesslich aus fremden Staaten und vorzüglich über Galatz importirt: Colonialwaaren und Südfrüchte, Hölzer und Bretter, Oel und Petroleum.

Die Ausfuhr des hiesigen Platzes, welche zunächst nach Oesterreich-Ungarn, theilweise auch nach den unteren Donau-Stationen erfolgte, beziffert sich auf 32.738 Zollcentner im Werthe von 628.115 fl. (gegen 59.054 Zollctr. für 635.427 fl. in 1874), wobei jedoch der Getreideexport nicht mitbegriffen ist.

Einen noch grösseren Rückgang der Handelsthätigkeit weisen die Stationen Sistow und Silistria auf. Der Gesammtwerth des Waarenverkehrs betrug für Sistow in der Einfuhr 1,420.350 fl. und in der Ausfuhr 1,137.450 fl. (gegen 2,086.510 und resp. 1,816.340 fl. im Vorjahre). Es wurden daselbst im Jahre 1875:

Waarengattung	Eingeführt	Ausgeführt
	Zollcentner	
Getreide	.	40.825
Branntwein und Spiritus	6.760	348
Colonialwaaren	5.179	376
Roheisen	10.129	220
Garne und Twiste	1.474	.
Reis	3.804	.
Zucker	8.053	.
Papier	1.025	.
Petroleum	1.534	.
Manufacturwaaren	552	358
Kerzen und Seifen	455	.

Waarengattung	Eingeführt	Ausgeführt
	Zollcentner	
Felle und Häute	1.226	1.923
Fische	3.325	102
Corduanleder	.	2.659
Cocons	.	452
Knochen	.	6.418
Mehl	298	3.683
Holzwaaren	92	329

In Silistria wurden mit den Schiffen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft 12.042 Zollcentner Waaren eingeführt, wovon 2961 Ctr. aus Oesterreich-Ungarn, 1755 Zollcentner aus verschiedenen Stationen der untern Donau stammten und 7326 Zollctr. über Galatz und Braila importirt wurden. Der Export, mit Ausschluss von Getreide, betrug 9212 Zollctr., wovon 6616 Zollctr. nach Oesterreich-Ungarn bestimmt waren.

Der Import aus Oesterreich-Ungarn beschränkte sich auf Zucker in Stücken (Bröselzucker), Spiritus, Schuhwaaren und Kurzwaaren, wogegen über Galatz vornehmlich Colonialwaaren und Südfrüchte aus Constantinopel und sehr grosse Mengen Manufacturwaaren, Glas und Steingut aus England bezogen wurden.

Es scheint, dass unsere nationalen Industrieproducte, trotz ihrer Concurrenzfähigkeit, in Silistria nicht hinlänglich bekannt sind, und der Meinung mehrerer dortigen Kaufleute zufolge bedürfte es nur des Erscheinens österreichisch-ungarischer Handlungsreisenden am Platze, um dauernde, solide Verbindungen anzuknüpfen und der nationalen Industrie ein grösseres Absatzgebiet zu erwerben.

Als besonders concurrenzfähig und für eine derartige Speculation geeignet werden unsere Eisenwaaren, Glas, Kurzwaaren, Leder- und Zündwaaren bezeichnet.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Giurgevo im Jahre 1875.

Giurgevo. Fast alle Waaren, die im hiesigen Donauhafen eingeführt werden, sind nach Bukarest bestimmt. Im Jahre 1875 blieb der Import fremdländischer Industrieerzeugnisse um 117.411 Zollcentner (480.564 gegen 597.975 Zollctr.), also um beiläufig $^1/_5$ hinter dem des Vorjahres zurück.

Bedenkt man aber, dass seit Anfangs 1875 die von Vercerova nach Bukarest führende Bahnlinie in Betrieb gesetzt ist, welche naturgemäss, solange die Schifffahrts-Hindernisse am Eisernen Thore nicht beseitigt sind, wenigstens die Eilfracht zu vermitteln am besten geeignet ist, so scheint im Ganzen die Waareneinfuhr aus Mittel-Europa nach Bukarest doch kaum sich vermindert zu haben.

Weniger günstig zeigt sich die Verbrauchsfähigkeit der Landbewohnerschaft. Hier ist es, wo die Subsistenzmittel fast ausschliesslich vom Ertrag der Ernte und der Ausfuhr des Ueberschusses abhängen.

Beide Bedingungen waren jedoch vorigen Jahres in noch geringerem Masse als in 1874 vorhanden. Denn nicht nur, dass die letztjährige Ernte kaum einen mittleren Ertrag lieferte, mangelte auch noch die Möglichkeit, den verfügbaren Rest an das Ausland zu verkaufen.

Indessen beträgt der Ausfall, welchen im vorigen Jahre die auf Naturproducte beschränkte Gesammtausfuhr dieses Hafens im Vergleiche zu 1874 erfuhr, blos circa 100.000 Zollctr. oder ungefähr $^1/_{16}$. Das Gesammtgewicht der exportirten Producte beziffert sich nämlich mit 1,524.842 Zollctr., gegen 1,620.734 Zollctr. im Vorjahre.

Von der fremdländischen Einfuhr nach Giurgevo entfallen durchschnittlich $^{8}/_{10}$ auf Oesterreich-Ungarn und Deutschland, der Rest von $^{2}/_{10}$ auf Frankreich, England, die Schweiz, Türkei, Italien und Griechenland; dagegen von der Ausfuhr $^{3}/_{10}$ auf Mitteleuropa und $^{7}/_{10}$ auf andere Gebiete.

In der folgenden Uebersicht ist die Ein- und Ausfuhr der letztverflossenen 2 Jahre nach den vorzüglicheren Waarengattungen dargestellt:

Einfuhr.

Waarengattung	1874	1875
	Zollcentner	
Manufacturwaaren	17.348	7.771
Colonialwaaren	10.858	4.418
Eisen und derlei Waaren	57.382	48.157
Glas und Glaswaaren	7.833	6.460
Chemikalien	15.293	616
Leder und Lederwaaren	2.187	2.051
Leinwand und Zwilch	2.655	2.947
Marmor und Steinarbeiten	5.551	10.899
Maschinen und derlei Bestandtheile	7.211	9.483
Mehl und Mahlproducte	3.915	3.833
Metalle	2.018	4.789
Mineralwässer	1.963	1.387
Stearinkerzen	4.575	3.727
Porzellan und Steingut	5.623	4.656
Papier	17.411	14.449
Tabak und Cigarren	4.509	6.043
Geistige Getränke	8.285	6.101
Zucker	13.492	20.459
Zündhölzchen	5.840	5.854
Steinkohlen	321.705	264.958
Coaks	71.800	.

Ausserdem kamen noch 17 Stück Luxuswägen und 41 Claviere aus Oesterreich-Ungarn, dann Thiere im Werthe von 2600 fl.

Ausfuhr.

Waarengattung	1874	1875
	Zollcentner	
Weizen	541.510	954.750
Gerste	95.000	84.914
Mais	618.140	103.086
Reps	.	78.540
Salz	312.190	266.062
Schafwolle	4.933	4.560
Thierische Abfälle	4.223	5.865
Felle und Häute	1.020	1.879
Petroleum	39.650	13.212
Spodium	3.068	10.900

Als eine Folge der erweiterten Eisenbahnconcurrenz, wie auch des Ausfalles im Waarenhandel erscheint die Abnahme der Schifffahrtsbewegung im hiesigen Hafen.

Es sind nämlich voriges Jahr nur 895 Handelsfahrzeuge hier eingelaufen, gegen 1418 in 1874. Der Flagge nach vertheilen sich die letztjährigen Schiffsankünfte folgendermassen:

Flagge	Schiffzahl	Flagge	Schiffzahl
Oesterreichisch-ungarische	435	Englische	8
Türkische	307	Serbische	8
Griechische	70	Russische	2
Romanische	63	Samiotische	2

Die ökonomische und finanzielle Lage der hiesigen Gegend ist von derjenigen des ganzen Landes nicht verschieden. Die Steuer- und Pachtzinsrückstände beliefen sich zu Ende 1875 auf 17 Millionen Francs und müssen fortan sich steigern, bis nicht die überschüssigen Vorräthe an Producten zu entsprechenderen Preisen abgesetzt werden können.

Die Pächter der zahlreichen Domänen der Regierung, welche im Vertrauen auf eine constante Wiederkehr der früheren guten Erntejahre und auf den Fortbestand guter Körnerpreise die Pachtung sehr theuer erstanden haben, erleiden infolge der unbefriedigenden Ernteergebnisse der letzten 5 Jahre, wie nicht minder durch die allgemeine Herabdrückung der Getreidepreise und den Eintritt der amerikanischen Concurrenz auf den europäischen Fruchtmärkten ungeheuere Verluste.

Ausser Stande, den Pachtzins zu entrichten, sind sie grösstentheils dahin gelangt, dass sie sich die Sequestration der Früchte, sowie die Einleitung zur Wiederverpachtung der Güter auf ihre eigene Gefahr und Kosten gefallen lassen mussten. Uebrigens glaubt man nicht, dass es der Regierung derzeit gelingen werde, um einen halbwegs annehmbaren Zins neue Pächter zu finden.

Was ausserdem in letzterer Zeit zur Verschlechterung des Credits empfindlich mitgewirkt hat, sind die Verluste, wovon die Besitzer türkischer Staatspapiere, deren Zahl hierlands eine verhältnissmässig grosse ist, infolge des eingetretenen Cours-Rückganges betroffen wurden.

Giurgevo allein (mit kaum 15.000 Einwohnern) verlor dadurch bei 200.000 Francs, und es ist kein Wunder, wenn deshalb viele romanische Banquiers und Private an ihrem auswärtigen Credit eingebüsst haben.

Die Rückwirkung dieser Calamitäten auf den Handel äusserte sich auch bereits durch vermehrte Zahlungseinstellungen, und giebt für solange, als sich nicht Aussichten für ein Steigen der Fruchtpreise, somit für eine Wiederbelebung des Exports eröffnen, allen Anlass zu der Besorgniss, dass die finanzielle Lage immer mehr sich verschlimmern werde.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Trapezunt im Jahre 1875.

Trapezunt. Das letztverflossene Geschäftsjahr muss im Ganzen genommen als ein minder günstiges betrachtet werden.

Das allgemeine Darniederliegen des Handels und die ergiebigen Ernten in Europa hatten auch auf diesen Platz ihre Wirkung geäussert. Mehrere Kaufleute mussten ihre Zahlungen einstellen, was auf einem so kleinen Platze wie Trapezunt doppelt misslich wirkt, weil dadurch gemeiniglich viele Andere ins Mitleid gezogen werden.

Der Gesammtwerth des Waarenumsatzes ist gegen das Vorjahr namhaft geringer ausgefallen, wie die nachstehenden Zahlen entnehmen lassen:

	1875	1874	Abnahme in 1875
Einfuhr	fl. 12,836.470	18,208.340	5,371.870
Ausfuhr	„ 5,980.730	6,968.330	987.600
Zusammen	fl. 18,817.200	25,176.670	6,359.470

Von den Verkehrswerthen des Jahres 1875 entfallen auf die vorzüglicheren Bezugs- und Bestimmungsländer folgende Antheile:

	Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.
Oesterreich-Ungarn	449.780	130.140
Amerika	39.230	.
Belgien	178.960	.
Frankreich	710.320	379.680
Griechenland	4.000	.
Grossbritannien	835.260	955.600
Holland	16.640	.
Russland	100.280	485.530
Türkei	1,405.470	1,306.890
Persien (Transit)	8,948.570	3,232.170

Mit Rücksicht auf die einzelnen Handelsartikel vertheilt sich der Werth der letztjährigen Einfuhr nach Trapezunt in nachstehender Weise:

Waarengattung	Gesammtwerth fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn fl.
Baumwollmanufacte	673.200	14.500
Glas- und Porzellanwaaren	63.500	.
Kaffee	174.240	.
Kerzen	23.370	5.410
Kurzwaaren	49.680	32.000
Leder und Schuhwaaren	69.200	.
Metalle und Metallwaaren	328.160	38.376
Nahrungsmittel	214.370	2.500
Papier	28.500	28.500
Pariser Artikel	86.850	.
Petroleum	39.230	.
Seide und Seidenwaaren	441.000	.
Spiritus, Liqueure, Wein und Bier	87.030	48.000
Tuch	163.000	121.000
Thee	103.040	.
Zucker	210.000	64.890
Zündhölzchen	64.890	64.890

Im Transit nach Persien kamen unter Anderem hieher: Wollwaaren für 8,160.600 fl., Kurzwaaren für 43.840 fl. (davon für 32.000 fl. aus Oesterreich-Ungarn), Seidenwaaren für 54.000 fl., Thee für 316.600 fl., Zucker für 332.250 fl., Zündhölzchen für 23.880 fl. (ganz aus Oesterreich-Ungarn).

Rücksichtlich der hier eingeführten österreichisch-ungarischen Industrieerzeugnisse ist Folgendes zu bemerken:

Unter den Metallwaaren befanden sich Sensen für 7200 fl. und Stahl für 9450 fl., welche beiden Artikel hier wie immer ungeschmälerten Absatz fanden.

Tuch hat an dem deutschen, französischen und englischen Erzeugnisse eine erhebliche Concurrenz gefunden. Die auf diesem Platze überhaupt vorkommenden Sorten sind: Zweifischtuch (aus Oesterreich) zu 42—48 Piaster; Saxonia (aus Görlitz) zu 30—32 Piaster; Elboeuf (Görlitzer Nachahmung) zu 52—58 Pstr.; Casimir (aus Oesterreich), die gröbere Qualität zu 20—22, die feinere zu 25—26 Pstr.; Kastortücher, französische der feinsten Sorte zu 80 Pstr., englische von gröberer Qualität zu 50 Pstr., Alles pr. Pick. Von den im Jahre 1875 eingeführten 163 Ballen Tuch im Werthe von 163.000 fl. entfallen je $^{4}/_{10}$ auf Oesterreich-Ungarn und Deutschland, $^{2}/_{10}$ auf Frankreich und England zusammen.

Türkische Kappen (Fez) wurden für 9540 fl. aus Oesterreich bezogen.

Schreib- und Packpapier kam, zumeist aus Fiume, im Werthe von 54.800 fl.

Spiritus zur Erzeugung des hier stark genossenen Branntweins (Rakiù) wurde aus Oesterreich-Ungarn für 56.000 fl. importirt.

Zündhölzchen kommen nur aus Oesterreich.

Gold- und Silberfäden (Kilabdan) und Borten zum Verzieren der Frauenkleider werden seit 10 Jahren aus Frankreich bezogen, weil das österreichische Erzeugniss an Qualität zu wünschen übrig lässt.

Der Gesammtwerth der im Jahre 1875 von Trapezunt ausgeführten Erzeugnisse des Ackerbaus und der Viehzucht vertheilt sich auf die einzelnen Artikel in folgender Weise:

Waarengattung	Gesammtwerth fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn fl.
Bohnen	110.480	.
Buxbaumholz	18.570	.
Butter	40.280	.
Fischreiherbälge	34.800	2.000
Harz und Pech	31.600	23.870
Häute	73.380	.
Kupfer	7.140	.
Leinenstoffe und Netze	81.200	.
Mais	33.090	.
Nüsse und Wallnüsse	262.980	.
Nussbaumholz	158.200	.
Nahrungsmittel	145.900	.
Rinds- und Schafdärme	23.870	23.870
Schaf- und Ziegenfelle	118.200	.
Tabak	498.320	20.000
Tiftik	724.800	.
Weizen	179.000	23.320
Wolle	52.200	25.200

Unter den aus Persien stammenden Transitwaaren befanden sich: Felle für 32.760 fl., Baumwolle für 6800 fl., getrocknete Früchte für 7850 fl., Gallnüsse für 16.360 fl., Shawls für 84.000 fl. (davon für 3480 und resp. 4500 fl. nach Oesterreich-Ungarn), Seidencocons für 72.300 fl., Seidenwaaren für 874.000 fl., Teppiche für 78.000 fl. (davon für 5200 fl. nach Oesterreich-Ungarn), Tembeki für 1,494,560 fl., Wolle für 69.150 fl. (davon für 50.000 fl. nach Oesterreich-Ungarn).

Die aus dieser Provinz ausgeführten Waaren geben Anlass zu folgenden besonderen Bemerkungen:

Die Verschiffung von Bohnen, welche im benachbarten Platana in grosser Menge und vorzüglicher Qualität gedeihen, hat abgenommen, weil Frankreich im vorigen Jahre ganz gute und auch billigere Frucht aus Neapel zu beziehen anfing.

Die Ausfuhr von Buchsbaumholz ist sehr zurückgegangen, einestheils wegen des hohen Ausfuhrzolles von 20 pCt., der für jeden Quintal Holz nicht am Fällungsort im Walde, sondern bei dem Zollamte des Exporthafens eingehoben wird; anderntheils wegen der namhaften Transportkosten vom Wald bis zum Meere, welche nahezu 15 bis 20 pCt. des Werthes der Waare betragen und daher den Gewinn des Speculanten empfindlich verringern.

Tabak wird nicht mehr so viel gebaut, da seit Einführung des Monopols dieser Culturzweig mit allerlei Misslichkeiten verbunden ist.

Tiftik oder Fillik, wie in diesem Theile Anatoliens das aus Wan, Erzinghian und Diarbekir hieher gebrachte feine Haar der Ziegen genannt wird, und wovon die jährliche Ausfuhr 4000—5000 Ballen beträgt, geht zumeist nach England, um dort zu Mohair verarbeitet zu werden.

Die nachstehende Tabelle stellt die Handelsbewegung der Stadt Trapezunt und den Transithandel nach und von Persien in den Jahren 1869—1874 getrennt dar:

Handel von Trapezunt.

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge Ctr.	Werth fl.	Menge Ctr.	Werth fl.
1869	82.026	5,366.860	98.017	2,140.110
1870	71.836	5,068.220	87.761	1,935.070
1871	59.054	4,483.440	95.427	2,240.330
1872	95.658	6,023.410	121.370	2,928.840
1873	95.709	6,590.090	155.393	3,385.620
1874	94.552	8,975.670	223.803	4,108.860

Transitverkehr.

Jahr	Nach Persien		Aus Persien	
	Menge Ctr.	Werth fl.	Menge Ctr.	Werth fl.
1869	50.241	8,844.480	24.030	2,703.630
1870	46.300	7,096.000	40.311	4,377.120
1871	41.452	6,006.600	33.945	3,891.450
1872	41.900	6,762.000	31.423	3,793.290
1873	43.897	7,002.600	24.000	2,898.470
1874	53.955	9,232.670	23.983	2,859.470

Der Transithandel nach und von Persien auf diesem alten Handelsweg befindet sich im Rückgang. Ursache ist wohl in erster Linie, dass einerseits die Exportfähigkeit Persiens infolge wiederholter Missjahre abgenommen, anderseits durch die sicherere und schnellere Beförderung der Waaren über Poti, Tiflis und Czolfa der Verkehr eine andere Richtung genommen hat.

Die Kunststrasse, welche die türkische Regierung mit dem Aufwande vieler Millionen von hier nach Erzerum bauen liess, ist stellenweise verschwunden und kann während der schlechten Jahreszeit von den Karavanen nicht benützt werden. Die Reise bis Täbris über Erzerum und Choi ist lang und die Karawanenführer sind unzuverlässig.

Die Rhede von Trapezunt wurde im Jahre 1875 von 1190 beladenen Handelsschiffen mit einer Gesammttragfähigkeit von 248.611 Tonnen besucht, welche handelsthätig hier verweilten und wieder beladen den Hafen verliessen. Die Dampfschifffahrt war bei diesem Verkehr in folgender Weise betheiligt:

	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Lloyddampfer	53	37.709
Französische Messagerie-Dampfer	53	32.100
Russische Mercantildampfer	103	90.838
Türkische Azizié-Dampfer	101	67.705
Englische Dampfer	5	3.403
Zusammen	315	231.755

Die grössere Anzahl russischer und türkischer Dampfer wird durch den Umstand aufgeklärt, dass dieselben von Constantinopel kommend diese Rhede anlaufen, dann die Fahrt bis Batûm fortsetzen und von dort nach 3 Tagen zurückkehren, was als eine zweifache Thätigkeit dieser Schiffe angesehen und daher im Hafenamte doppelt registrirt wird.

Die Segelschifffahrt hat infolge der dieselbe verdrängenden Concurrenz der Dampfer im Laufe der letzten 3 Jahre abgenommen. In 1875 sind hier 885 Segelfahrzeuge von 16.856 Tonnen eingetroffen und beladen wieder abgegangen. Nach der Flagge vertheilen sich dieselben wie folgt:

Flagge	Schiffzahl	Tonnen
Türkische	872	15.920
Griechische	1	304
Russische	11	401
Samiotische	1	231
Zusammen	885	16.856
Dagegen in 1874	950	17.191

Nicht unbedeutend ist die Anzahl der kleinen, unter türkischer Flagge segelnden Küstenfahrer, welche mit Tabak, Getreide, Holz, Kohlen, Früchten und Wein beladen von den Hafenorten Anatoliens, als: Batûm, Risa, Sürmene, Tripoli, Kerasunt, Ordû, Unieh, Samsun und Sinop, hier eintreffen und Colonial- und Manufacturwaaren als Rückfracht nehmen. Ihre Tragfähigkeit beträgt nicht unter 5, übersteigt aber niemals 50 Tonnen.

Im Jahre 1875 sind 4357 derlei Fahrzeuge mit einer Ladung von 14.764 Tonnen nach Trapezunt gekommen und haben mit eben so grosser Rückfracht den hiesigen Hafen wieder verlassen.

Das Vilajet von Trapezunt ist grösstentheils von hohen Gebirgen durchzogen. Die Bevölkerung betreibt Obstbaumzucht und Tabakbau, da aber diese Beschäftigung mit Rücksicht auf die bestehenden Steuern und Zehentabgaben nicht genug lohnend ist, so ziehen im Frühjahr viele der männlichen Bewohner nach Russland, wo sie sich verdingen, um zu Beginn des Winters mit dem erworbenen Liedlohn wieder zu ihren Familien zurückzukehren. Die gewerbliche Thätigkeit beschränkt sich auf eine höchst primitive Erzeugung von weiblichen Bekleidungsstoffen und ein ebenso einfaches Bedrucken derselben.

Da die schönen dichten Waldungen um Trapezunt längst verschwunden sind, von einer Aufforstung aber niemals die Rede war, so muss das benöthigte Holz aus

weiter Ferne, von Risa, Batûm oder Tripoli, hieher geschafft werden. Der Bergbau ist nie betrieben worden, obwohl die Gebirge im Innern des Landes erzreich sind.

Infolge dieser sehr beschränkten Erwerbfähigkeit der Bevölkerung ist auch das Consumtionsvermögen derselben sehr begrenzt, und es herrscht im Ganzen genommen grosse Armuth.

Die allgemeine Klage über den schlechten Zustand der Strassen ist auch in diesem Vilajet wohlbegründet. Die vor 7 Jahren vollendete Kunststrasse von Trapezunt nach Erzerum, welche als Verkehrsstrasse nach dem Innern des Landes und für den Durchzug von und nach Persien eine vitale Bedeutung hat, ist theils infolge der Unterlassung jährlicher Nachbesserungen, theils durch Elementarereignisse an vielen Stellen ganz zerstört und selbst für die Maulthiere der Karawanen gefährlich zu passiren.

Die vor 2 Jahren in Angriff genommene Herstellung einer Strasse von hier nach dem 3 Stunden entfernten Flecken Platana mit einer 9 Meilen umfassenden Bucht, wo selbst Dampfer während der hier so häufigen Stürme sicheren Ankergrund finden, ist ebenso wenig beendet, als der gleichfalls bereits begonnene Bau einer Strasse von Kerasunt nach Karahissar. Fleissiger wird an der Strasse von Batûm nach Kars gebaut und hofft man dieselbe in 2 Jahren fertig zu stellen.

Die Stadt Trapezunt besitzt kein Bankhaus, welches bei der Durchführung der Creditoperationen erleichternd eingreifen könnte.

Der Wechselcours auf London, 3 Monate Sicht, stellte sich durchschnittlich auf 112 Pstr. pr. Pfd. Sterling.

Die Münzcourse waren folgende: türkische Goldlira 135 Pstr., Silberrubel $22\frac{1}{2}$ Piaster, Papierrubel 19 Pstr., Silbermedjidié 26 Pstr. 10 Para, k. k. Ducaten 69 Pstr., Zwanzig-Francsstück 118 Pstr., russischer Imperial $120\frac{1}{2}$ Pstr.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem bei dem k. und k. Generalconsulate in Salonich in Verwendung stehenden k. und k. Vicecconsul Karl Gsiller in Anerkennung seiner vorzüglichen Dienstleistung das Ritterkreuz des kais. österreichischen Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 10. Juni 1876.)

— Infolge des Ablebens des k. und k. Consularagenten Marcus Castravelli in Mersina wurde Herr Eugen Vitalis, Leiter der französischen Postanstalt und Agent der ottomanischen Leuchtthürme, mit der einstweiligen Leitung der k. und k. Agentie betraut.

— Der k. und k. Generalconsul in Venedig, Legationsrath Friedrich v. Pilat, hat einen dreimonatlichen Urlaub angetreten und für die Dauer seiner Abwesenheit den k. und k. Consul Benedict Row mit der Leitung der Amtsgeschäfte betraut.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Cette im Jahre 1875.

Cette. Selten hat man im Süden Frankreichs eine so ungünstige Weinernte wie voriges Jahr erlebt, und dies weniger infolge des Wiedererscheinens des Oïdium, dessen Bekämpfung durch Schwefel in den letzten Jahren etwas vernachlässigt wurde, noch der Reblaus, welche sich unaufhaltsam immer weiter über die hiesige Gegend nach dem Westen ausdehnt, sondern hauptsächlich deshalb, weil nach kaum begonnener Lese die ganze südwestliche Zone in verhängnissvoller Weise von Gewittern, Wolkenbrüchen und Ueberschwemmungen heimgesucht wurde.

Dadurch ging eine grosse Menge Trauben am Stocke verloren, ein noch grösserer Theil lieferte einen ganz untrinkbaren, nur zur Destillation verwendbaren Saft, während nur sehr wenig zum Export geeigneter Wein, der jedoch an Qualität gegen gewöhnliche Jahrgänge bedeutend zurücksteht, gerettet werden konnte.

Dieses Wenige wird auf verhältnissmässig hohe Preise gehalten, welche am Lande, je nach der Beschaffenheit, zwischen 9 und 30 Francs pr. 100 Liter ohne Fass wechseln, wogegen das übrige Erzeugniss kaum 6 Francs und für die Brennerei gar nur 3 Francs pr. 100 Liter bedingt.

Wie im Jahre 1874 war sonach zu erwarten, dass das Spiritusgeschäft infolge sehr niedriger Preise einen grossen Aufschwung nehmen werde; statt dessen zogen es jedoch viele Brennereien mit Rücksicht auf die derzeitigen fiscalischen Verhältnisse vor, ihre Fabrikation ganz einzustellen. Nicht wenig Wein wird denselben auch noch dadurch entzogen, dass es dem Winzer jetzt wieder gestattet ist, einen Theil seiner Fechsung abgabenfrei in Alkohol umzuwandeln, um damit den andern Theil zu verstärken und haltbar zu machen.

Seit der Lese machte sich also anstatt eines Ueberflusses eher ein Mangel an Weingeist fühlbar, und der zu Anfang November geltende Preis von 46 Francs pr. 100 Liter incl. Fass stieg nach und nach wieder auf 53 Francs für fertige und auf 56 Francs für im Sommer lieferbare 85gradige Waare; was übrigens höchstens um 1 Franc mehr ist, als hier der 90gradige Rübenspriet des Nordens zu stehen kommt.

Trästerspriet $^3/_6$ konnte nur sehr wenig gewonnen werden, und es wurde dafür 48—49 Francs pr. 100 Liter incl. Fass verlangt.

Die letztjährige Ausfuhr von Wein, Branntwein und Essig, welche der erwünschten Lebhaftigkeit entbehrte, hat folgendes Ergebniss geliefert:

Bestimmung	Wein	Branntwein	Essig
	Hektoliter		
Aegypten	64	1	.
Algier	299.364	13.823	126
Belgien	1.776	28	.
Brasilien	31.042	54	5
Dänemark	2.401	258	.
Deutschland	38.728	778	.
Grossbritannien	299	340	.
Britische Besitzungen im Mittelmeer	7	3	.

Bestimmung	Wein	Branntwein	Essig
	Hektoliter		
Holland	12.451	1.612	.
Italien	27.802	5.893	2
La Plata-Staaten	31.679	60	.
Oesterreich-Ungarn	51	6	.
Russland, Ostsee	9.920	3	.
„ Schwarzes Meer	1.425	.	.
Schweden und Norwegen	6.717	231	.
Spanien	1.304	510	9
St. Pierre de Miquelon	52	3	.
Türkei	647	3	.
Uruguay	17.908	144	.
Vereinigte Staaten von Amerika	16.467	6	.
Zusammen	500.104	23.756	142
Dagegen in 1874	516.069	84.548	306
Abnahme	15.965	60.792	164

Mittels Eisenbahn wurde von hier abgesendet:

	Wein	Branntwein
	Hektoliter	
1874	848.384	14.385
1875	745.030	12.451
Abnahme in 1875	103.354	1.934

Die regnerische Witterung des Nachsommers war der Salzerzeugung sehr nachtheilig. Im Vergleich zum Vorjahre beziffert sich dieselbe also:

Departement	1875	1874
	Kilogramm	
Hérault	20,000.000	60,000.000
Gard	30,000.000	62,000.000
Aude und Pyrénées-Orientales	6,000.000	13,000.000
Zusammen	56,000.000	135,000.000
Ausfall		79,000.000

Das Rothsalz ist ganz weggeschwemmt worden, weshalb von spanischen Salinen einige Ladungen hieher kamen, welche aber ihrer mangelhaften Qualität halber keine Verwendung fanden. Die Preise des weissen Salzes blieben unverändert, nämlich: 12 Francs pr. 1000 Kilogr. für gewöhnliches und 14 Francs für gesiebtes.

Die im Jahre 1875 stattgefundene Ausfuhr von Salz vertheilt sich folgendermassen:

Bestimmung		
Algier	Kilogramm	36.100
Brasilien	„	4,488.600
Deutschland	„	18,105.200
La Plata-Staaten	„	380.800
Russland (Ostsee)	„	3,110.000

Bestimmung		
Schweden und Norwegen	Kilogramm	3,150.000
St. Pierre de Miquelon	„	410.100
Vereinigte Staaten von Amerika	„	525.200
Zusammen	Kilogramm	30,206.000
Dagegen in 1874	„	32,698.600
Abnahme	Kilogramm	2,492.600

Dagegen hat sich die Ausfuhr von französischen Steinkohlen neuerdings gesteigert. Sie nahm folgende Richtung:

Bestimmung		
Aegypten	Kilogramm	4,222.000
Algier	„	3,829.500
Grossbritannien (Mittelmeer)	„	1,993.400
Italien	„	44,475.000
Spanien	„	3,095.400
Türkei	„	2,930.400
Verbrauch auf dem Meere	„	33,202.800
Zusammen	Kilogramm	93,748.500
Dagegen in 1874	„	65,134.000
Zunahme	Kilogramm	28,614.500

Auch der Transit von Eisenstangen und Eisenschienen nahm im letzten Jahre wieder zu, wie aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich wird:

Bestimmung		1875	1874
Algier	Kilogramm	1,127.934	113.271
Italien	„	631.773	1,931.701
Spanien	„	975.628	184.585
Zusammen	Kilogramm	2,735.335	2,229.557
Zunahme	„	505.778	.

Die Ausfuhr von chemischen Producten gestaltete sich in 1875 wie folgt:

Bestimmung		Roher Weinstein	Krystallisirter Weinstein	Grünspan	Andere Producte
Algier	Kilogramm	9.101	.	809	1.229
Italien	„	.	.	23.511	.
Russland, Ostsee	„	4.522	.	.	.
Schweden und Norwegen	„	.	2.083	1.213	.
Spanien	„		.	1.091	17.053
Vereinigte Staaten von Amerika	„	.	.	590	.
Zusammen	Kilogramm	13.623	2.083	27.214	18.282
Dagegen in 1874	„	12.292	4.914	35.360	43.203
Sonach in 1875 Zunahme	Kilogramm	1.331	.	.	.
Sonach in 1875 Abnahme	„	.	2.831	8.146	24.921

Von den verschiedenen Gegenständen der Einfuhr sind folgende als die vorzüglicheren hervorzuheben:

Waarengattung		1875	1874
Ausländische Weine	Hektoltr.	94.097	254.350
Ausländischer Spiritus	„	215	372
Fassdauben, österreichische	Stück	13,763.600	18,060.809
„ italienische	„	1,717.206	1,981.184
„ amerikanische	„	606.894	580.240
„ andere	„	113.949	680.112
Bauholz	Meter	7,170.150	1,105.286
Korkholz	Kilogr.	881.010	1,205.712
Getreide	„	37,076.542	43,262.600
Reis	„	1,461.450	1,399.484
Zucker, Kaffee und andere Colonialwaaren	„	45.018	178.661
Seefische	„	4,191.439	5,038.245
Oel	„	1,766,387	1,579.413
Oelige Früchte und Samen	„	203.001	135.458
Getrocknete und frische Früchte	„	9,710.620	8,433.595
Rohes und bearbeitetes Eisen	„	136,403.840	99,705.671
Andere Mineralien	„	15,415.950	16,569.427
Steinkohlen	„	4,817.832	5,061.000
Englisches Pech	„	35,708.130	36,877.255
Wolle und Häute	„	1,206.386	794.296
Knochen und Hörner	„	406.941	251.036
Schwefel	„	21,054.375	28,674.329
Chemische Producte	„	1,465.432	5.612
Arzneiwaaren	„	714.616	1,199.201
Rohes Wachs	„	39.755	22.695

Die Weineinfuhr des vorigen Jahres erreichte bei weitem nicht die Hälfte derjenigen von 1874, was natürlich theilweise den niedrigen Preisen der inländischen ordinären Sorten, hauptsächlich aber der schon seit zwei Jahren andauernden Geschäftsstille zuzuschreiben ist. Trotzdem konnten sich aber die anfänglich hohen Preise nicht halten und das Geschäft brachte den Unternehmern wohl nur mageren Gewinn.

Italien hat an dieser Einfuhr Theil genommen, aber nur die dunklen starken Gewächse des Südens können mit den spanischen Weinen rivalisiren, obgleich sie noch zu dem geringen Zoll von 25 Centimes pr. 100 Liter eingehen, während die spanischen 5 Francs zahlen.

Die Einfuhr von fremdem Alkohol, die fortwährend unbedeutend ist, nahm gegen 1874 um ungefähr die Hälfte ab.

Fassdauben wurden nicht ganz in gleichem Masse wie früher eingeführt, und die Abnahme machte sich für die österreichisch-ungarische Waare verhältnissmässig am fühlbarsten, obgleich gerade diese noch immer den Hauptheil der Zufuhr bildet. In italienischen Fassdauben nahm der Import ebenfalls ab; vom Kaukasus und von anderen Provenienzen kam nur sehr wenig. Amerika sendete dagegen wieder etwas mehr Stäbe als in den letzten Jahren, weil das lange dicke Holz bessere Rechnung giebt, umsomehr als bei den Sendungen aus Triest die Dimensionen von 42—54 Zoll Länge immer seltener werden und von dort beinahe nur Oxhoftstäbe kommen.

Wäre die Weinlese in Qualität eben so gut wie in Quantität ausgefallen, so hätten die Zufuhren von Fassdauben wahrscheinlich vortheilhafte Verwendung gefunden; so aber schleppte sich der Artikel mühsam fort.

Nur auf Auctionen, welche von Käufern aus den angrenzenden Departements und selbst auch von solchen aus Bordeaux besucht wurden, war ein Umsatz von einiger

Bedeutung zu erzielen, der aber wahrscheinlich nicht immer den Erwartungen der Verschiffer entsprach. In der That stand der Durchschnittspreis von 60 Francs pr. 100 Stück 36/1, der hier erzielt wurde, nicht im Verhältniss mit demjenigen von 55 Francs, welchen die Verkäufer in Triest erlangen konnten.

Der hiesige Verkaufspreis für schöne doppelte Pipenstäbe aus New-York und New-Orleans wechselte zwischen 115 und 120 Francs pr. 100 Stück.

Der Vorrath von Fassdauben jeder Provenienz wurde am Ende des Jahres 1875 auf ungefähr 8 Mill. Stück angeschlagen.

Bauholz ist bedeutend mehr als seit langen Jahren angekommen, bestand aber meistens in Brettern von den russischen und finischen Häfen, während Schweden und Norwegen beinahe gar nichts mehr senden. Diese Bretter gingen ziemlich leicht für den Platzverbrauch und nach der Umgegend ab, wogegen Planken und gar Balken kaum Absatz fanden. Consignationen in diesem Artikel haben überhaupt schon seit lange ganz aufgehört.

Die Getreideeinfuhr, obgleich um 6,186.058 Kilogramm schwächer als im Vorjahre, war immer noch ziemlich bedeutend, liess aber nur Schaden, da die Preise sämmtlicher Getreidesorten seit der Ernte fortwährend sanken und am Jahresschlusse um ca. 3 Francs pr. 100 Kilogramm niedriger standen, als vor derselben.

Der beste inländische Weizen bedang mit Mühe 25—26 Francs, sicilianischer 27 Francs und der vom Schwarzen Meere je nach Qualität 22—27 Francs. Gerste, Mais und Bohnen waren in keiner besseren Lage; nur Hafer erfreute sich einer guten Haltung, inländischer zu 24—25, fremder je nach dem Ursprunge zu 19—22 Francs pr. 100 Kilogramm.

Handel und Schifffahrt von Riga im Jahre 1875.

Riga. Wie so ziemlich für alle Ostseehäfen, so ist auch für Riga das Jahr 1875 keine günstige Geschäftsperiode gewesen; der lähmende Einfluss allgemeiner Stille, welcher sich schon seit länger als Jahresfrist im Handel und in der Industrie bemerkbar macht, hat seine Schatten eben auch auf die Verkehrsbewegung dieses Hafens im letztabgelaufenen Jahre geworfen.

Im Vergleich zu den Vorjahren stellt sich der Werth der Ein- und Ausfuhr wie folgt:

Jahr		Einfuhr	Ausfuhr
1871	Rubel	18,234.392	43,075.053
1872	„	20,153.453	26,999.173
1873	„	26,730.671	41,301.975
1874	„	30,725.183	43,504.915
1875	„	38,973.581	34,380.943

Demnach betrug im Vergleiche zu 1874 die Verminderung der Ausfuhr ca. 9 Mill., dagegen die Vergrösserung der Einfuhr ca. 8 Mill. Rubel — Differenzen, welche durchaus nicht ausserhalb der normalen Schwankungen der Handelsbewegung liegen und bei der Besprechung der einzelnen Hauptartikel ihre vollständige Erklärung finden.

Was zunächst den Flachsexport zur See anbelangt, so betrug derselbe:

1871	3,044.489 Pud	1874	2,585.709 Pud
1872	1,650.585 „	1875	1,854.110 „
1873	2,445.898 „		

Die Ursachen für diesen Abfall des Flachsgeschäfts sind wohl vor Allem in den ungünstigen Ernteresultaten des Jahres 1874 zu suchen, wo im Allgemeinen, mit Ausnahme etwa der Archangel'schen, Pernau'schen und weniger St. Petersburger Slanitz-Districte, die russische Flachsernte sowohl quantitativ als qualitativ nur eine geringe war.

Dazu kam noch die durch den lange anhaltenden Winter verzögerte Eröffnung der Schifffahrt, so dass vom Beginn des Jahres bis zum Sommer das Geschäft sich nur mühselig hinschleppte und allgemein auf eine günstigere Ernte im Jahre 1875 gehofft und gewartet wurde.

Als aber bald nach Eröffnung der Schifffahrt in den baltischen Häfen ungünstige Berichte über die bevorstehenden Ernten in Belgien und Frankreich sich verbreiteten und auch die Aussichten für die russische und deutsche Flachsproduction infolge der andauernd trockenen Witterung sich trübe gestalteten, belebte und steigerte sich das Geschäft in demselben Masse, als die gehegten Befürchtungen in den factischen Ernte-Resultaten ihre Begründung fanden.

Der Schluss des Jahres stand dann naturgemäss wieder unter dem Einfluss der quantitativ und zum Theil auch qualitativ sogar gegen die Resultate von 1874 zurückgebliebenen 1875er Ernte, welche ausserdem auch bei dem herrschenden Wassermangel und dem so früh eingetretenen Winter nicht einmal vollständig hatte eingebracht werden können, so dass auch für 1876 dem hiesigen Flachsgeschäfte keine glänzenden Aussichten sich eröffneten.

Das Jahr 1875 begann mit ziemlich lustloser Stimmung und Preisen von 41 Rubel für K, 36 Rubel für W und 31 Rubel für LD und D. Die allgemeinen Handels-Calamitäten wirkten auf diesen Artikel natürlich nur deprimirend und so wichen Preise allmälig bis Anfangs Mai auf 38—39 Rubel für K, 33 Rubel für W, 35—36 Rubel für HD und 28—29 Rubel für D und LD.

Ende Mai herrschte bereits lebhafter Begehr, welcher die Preise auf 42 Rubel für K und 38 Rubel für HD steigerte; die Inhaber von Waare hielten jedoch zurück und am 7. Juni wurden schon 45 Rubel für K, 35½—36 Rubel für W und 39 R. für HD bezahlt.

Die Stimmung kühlte sich darauf etwas ab, nur Hofsgattungen gingen noch zu 39 Rubel Basis, bald aber fiel auch hiefür der Preis auf 38 Rubel und für K auf 43 Rubel Basis zurück.

Die Pause sollte nicht lange dauern; Preise kamen bereits Mitte Juli wieder ins Steigen und erhöhten sich in der zweiten Hälfte des genannten Monats auf 46 und sodann auf 48 Rubel für K.

Der Monat August brachte einen ziemlichen Stillstand; die alte Ernte war aufgeräumt, Contracte auf Lieferungen wurden selbstverständlich von keiner Seite unternommen und nur einzelne Sorten, als: WD zu 37 Rubel, D und LD zu 32 Rubel und DW zu 24 Rubel, wurden in kleinen Partien gehandelt.

Anfangs September war der Preis für frische Waare auf Lieferung bereits 50 Rubel, und wenn auch damals eine neuerliche kleine Reaction eintrat, so erlangte der Artikel doch bald wieder seine steigende Richtung, welche er dann bis zum Schlusse des Jahres verfolgte.

Im November wurden 52—53 Rubel für K, 43—47 Rubel für HD bezahlt, und im December stieg K auf 54 Rubel Basis, welcher Preis sich bis zum Jahresschlusse vollkommen behauptete.

Der Export von Hanf aus diesem Hafen betrug:

1871	1,384.910 Pud	1874	1,181.140 Pud
1872	1,224.360 „	1875	1,185.350 „
1873	1,211.709 „		

Trotzdem dass die 1874er Ernte sowohl quantitativ als qualitativ als eine treffliche bezeichnet zu werden verdient, hat sich das Hanfgeschäft dennoch nur in seinen gewöhnlichen Grenzen bewegt.

Riga kann eben mit Königsberg, welches den Vortheil einer directen Schienenverbindung mit einem Theil des Hanf producirenden russischen Hinterlandes geniesst, in diesem Artikel nicht concurriren, so lange sich nicht durch Frachtermässigungen die bisherigen Voraussetzungen des Hanfexports für Riga ändern.

In Hanf haben im Laufe des Jahres 1875 nur wenige und zwar ganz unerhebliche Preisschwankungen stattgefunden. Käufer fingen mit 35½ Rubel für RH, 37¼ Rubel für FRH, 35 Rubel für AH, 37 Rubel für FAH, 34½ Rubel für PH, 36½ R. für FPH englischer Qualität an, und die Inhaber behaupteten diese Preise, mit Ausnahme ab und zu vorkommender kleiner Rückgänge, die stets wieder bald eingeholt wurden, bis zur Herbstsaison.

Trotzdem gegen Schluss der Schifffahrt wenig Frage war, drängten sich die Eigner doch nicht mit ihrer Waare auf den Markt, da die ungünstigen Resultate der 1875er Ernte bekannt wurden.

Am Schlusse der Schifffahrt musste man für einzelne Gattungen bereits gesteigerte Preise bewilligen und das Jahresende fand unsere Verkäufer schon in sehr befestigter Stimmung auf 1876er Lieferung, welche die Notirung von 39½ Rubel für feinen Reinhanf, 38½ Rubel für Reinhanf, Sorten im Verhältniss, mit sich brachte.

Tors wurde bei Beginn der Schifffahrt zu 18¾ Rubel abgesetzt, sank aber im September auf 18 Rubel.

Von Säeleinsaat wurde verschifft:

1871	185.193 Tonnen	1874	124.872 Tonnen
1872	185.429 „	1875	178.928 „
1873	150.936 „		

Obgleich das quantitative Ergebniss der 1875er Ernte noch hinter demjenigen des Vorjahres zurückstand, so war doch infolge der besseren Qualität des Productes die Möglichkeit geboten, der im Verhältniss zu den früheren Jahren entschieden gesteigerten Nachfrage zu genügen.

Als Grund für diesen erhöhten Begehr muss der schlechte Ausfall der betreffenden Ernten in Frankreich und Belgien gelten, wo die neue Aussaat infolge der höheren Flachspreise offenbar grössere Dimensionen annehmen wird.

Trotz der geringeren Ernte in 1875 hat daher dennoch mehr Saesaat als in den nächstfrüheren Perioden exportirt werden können, weil im letztverflossenen Jahre die Ausfuhr dieses Artikels lohnend war, während in den anderen Jahren, der niedrigen Preise wegen, Säesaat vielfach als Schlagsaat versendet wurde.

Die zu Anfang des vorigen Jahres aus der 1874er Ernte restirenden unbedeutenden Vorräthe räumten sich zu Preisen von 8⅝—9⅜ Rubel, je nach Qualität. Vor Eröffnung der neuen Saison, welche am 1. September erfolgte, waren bereits die Contracte pro Ende October zu 9 Rubel für Kronsaat geschlossen; bei Beginn der Zufuhren wich dieser Preis auf 8⅞ und 8¾ Rubel, bald aber befestigte sich der Artikel wieder, und man kann annehmen, dass der Hauptumsatz zu dem Preise von 9⅛, 9¼ bis 9⅜ Rubel geschehen sei.

Schlagleinsaat wurde während der letzten 5 Jahre in folgenden Mengen exportirt:

1871	136.095 Tschetwert	1874	175.749 Tschetwert
1872	182.375 „	1875	118.577 „
1873	252.521 „		

Die Zufuhren von russischer Waare blieben im abgelaufenen Jahre infolge der ungünstigen 1874er Ernte gering, und ebenso gering war bis zum Herbst die Nachfrage, so dass ein wesentlicher Theil der zugebrachten Saat hier consumirt wurde.

Gegen Ende des Herbstes stieg zwar der Begehr vom Auslande her, konnte aber nicht befriedigt werden, da einerseits die 1875er Leinsaaternte, wie schon angeführt, quantitativ sehr schwach ausfiel, und anderseits bei der starken Nachfrage nach Säesaat und der guten Qualität des Productes das Schlagsaatgeschäft durch dasjenige in Säesaat zurückgedrängt wurde.

Schlagleinsaat neigte sich vom Beginn des Jahres an der Baisse zu. Anfangs April geschah der erste Abschluss zu 45 Kop. übers Maas für russische Waare und zu 1 Rubel 37—38½ Kop. pr. Pud für Steppensaat.

Drujaner Saat bedang zu Anfang Mai noch 40 Kop. übers Mass, aber dann wichen die Preise langsam bis auf 20 Kop. übers Mass für 7massige und auf 10 Kop. übers Mass für 6¾massige russische Waare, resp. bis auf 1 Rubel 25 Kop. pr. Pud.

Ende Juli zeigte sich eine festere Haltung, welche durch die regelmässigen Ankäufe hiesiger Mühlen unterstützt wurde. Preise stiegen für 7massige Waare auf 30, 35 bis 40 Kop. übers Mass.

Das Geschäft wurde nun stiller und dadurch kam Ende August vereinzelt ein billiger Abschluss von 12.000 Tonnen 7massige Waare zu 10 Kop. übers Mass zu Stande.

Um die Mitte October ergaben sich lebhafte Umsätze zu 1 Rubel 30 Kop. per Pud Steppensaat; darnach stieg der Preis auf 1 Rubel 32½—35 Kop. Der Marktwerth von 7massiger russischer Waare hob sich bei wesentlich befestigter Stimmung von 7 Rubel 22½ Kop. bis 7 Rubel 25 Kop. auf 7 Rubel 35 Kop. bis 7 Rubel 50 Kop. Anfangs November war der Markt so gut wie geräumt.

Die Verschiffungen von Hanfsaat beziffern sich also:

1871	26.001	Tschetwert	1874	80.648	Tschetwert
1872	48.998	„	1875	29.595	„
1873 . . .	31.350	„			

Der im letztverflossenen Jahre eingetretene Rückgang in der Ausfuhr von Hanfsaat erklärt sich vollständig durch die zwar qualitativ gute, aber quantitativ höchst unbedeutende 1874er Ernte, welche infolge dessen grösstentheils im eigenen Productionsgebiete verbraucht wurde und nur geringe Quantitäten für den Export übrig lassen konnte.

Die Nachfrage des Auslandes nach diesem Artikel war sehr stark, dieselbe konnte aber durchaus nicht befriedigt werden; unter solchen Umständen stieg denn auch der anfängliche Preis von 1 Rubel 3 Kop. allmälig bis auf 1 Rubel 16 Kop.

Der Getreideexport umfasste in den Jahren 1871—1875 folgende Mengen:

Jahr	Roggen Tschetwert	Gerste Tschetwert	Hafer Tschetwert	Weizen Tschetwert	Buchweizengrütze Tschetwert
1871	227.141	132.186	1,867.629	.	25.716
1872	104.445	43.706	249.577	7.518	5.784
1873	556.788	185.552	934.237	20.992	81.580
1874 . . .	748.275	260.899	914.588	4.789	92.783
1875	452.380	93.530	792.346	26.330	4.143

Demnach erscheint der Abfall des Getreideexports im letztabgelaufenen Geschäftsjahre recht bedeutend, trotzdem die 1874er Ernte, mit alleiniger Ausnahme von Gerste, eine ganz befriedigende war. Für Roggen fehlte aber einerseits die Nachfrage, weil

auch das Ausland gute Ernten gehabt hatte, und anderseits wurden die in St. Petersburg bereits vorhandenen grossen Vorräthe noch durch so massenhafte Zufuhren vergrössert, dass dieser Platz es dem hiesigen überall zuvor thun konnte und Riga'er Roggen nur in Schweden und Norwegen ein wesentlicheres Absatzgebiet fand.

Gerste, welche in 1874 sehr schlecht ausgefallen war, wurde noch weniger gefragt und spielte infolge dessen das ganze Jahr hindurch auf dem Markte von Riga eine untergeordnete Rolle.

Was endlich Hafer betrifft, worin man sich auf die recht gute 1874er Ernte stützen konnte, so wies diese Frucht namentlich zu Anfang des Jahres am meisten Leben auf, hatte aber im Frühjahr infolge der starken Zufuhren auf den ausländischen Märkten an sinkenden Preisen zu leiden und zog sich von Ende des Spätsommers ab bis zum Jahresschlusse recht schleppend hin.

In Roggen und Hafer gestalteten sich auch die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr etwas schwach, da die 1875er Hafverernte sehr gering ausgefallen ist und der nicht schlechten Roggenernte auch ein gutes derlei Erträgniss im Auslande gegenübersteht.

Das Jahr begann in Roggen mit dem ziemlich niedrigen Preise von 70—71 Kop. für 120pfündige Waare; bis Ende April stieg dann der Artikel langsam auf 75 Kop., um dann allmälig wieder auf 72½ Kop. zurückzugehen. Anfangs Juli wurde von allen auswärtigen Märkten Hausse gemeldet, und auch hier erhöhte sich der Marktwerth dieser Fruchtgattung ziemlich rasch bis auf 82 und 82½ Kop., um von da an bis zum Jahresschlusse auf- und abwärts zwischen 80 und 75 Kop. zu schwanken.

Hafer war mehrere Male im Laufe des Jahres zum Gegenstande kräftiger Haussen geworden. Im Januar notirte man den höchsten Preis von 85—86 Kop. auf Frühjahrs-Lieferung; bald darnach ermattete der Artikel, wich bis Ende März auf 81 und 82 Kop., um dann gerade mit Beginn der Schifffahrt sich momentan wieder auf 84—85 Kop. zu heben.

Bald zeigten sich jedoch die auswärtigen Märkte als überfüllt, es trat eine Reaction ein, und hier fielen Preise bis Ende Juni auf 73 Kop. und vereinzelt sogar noch darunter.

Anfangs Juli — und dies war im ganzen vorjährigen Getreidehandel der wichtigste Moment — stiegen die Haferpreise infolge der von England ausgehenden Festigkeit sehr rasch bis auf 81 Kop.

August und September waren jedoch wieder Monate der Baisse; Preise wichen bis 75 Kop., um gegen Schluss der Schifffahrt auf 80—82 Kop. zu avanciren.

Der Preis für Gerste, welcher zu Anfang des Jahres auf 80—83 Kop. stand, wich während des Frühjahrs auf 77 Kop. nominell, und stieg erst im Juli wieder bis auf 83 Kop. für 103—104pfündige Waare, welche nach Holland Abzug fand.

Für feinere Gattungen entwickelte sich alsdann ein recht gutes Geschäft nach Belgien, welches den Preis für 109pfündige Frucht auf 84—87 Kop. hielt. Ganz hohe ungedörrte Gerste im Gewichte von 112—115 Pfd. war schwach zugeführt; einige Kleinigkeiten wurden für den Export nach England mit 90—92 Kop. bezahlt.

Was Buchweizengrütze anbelangt, so war der schlechte Ausfall der 1874er Ernte Schuld, dass dieser Artikel im letztverflossenen Jahre für den Export gar nicht zur Sprache kam.

In dem Holzexport trat gegen 1874 ein bedeutender Rückgang ein, indem die Gesammtmenge dieser Ausfuhr nur 27,500.000 Kubikfuss im Werthe von 8,434.694 Rubel betrug, während das Vorjahr 36,100.000 Kubikfuss für 11,260.790 Rubel aufzuweisen hatte.

Von den Hauptartikeln dieser Branche wurden in den letzten fünf Jahren folgende Mengen exportirt:

Jahr	Balken Stück	Planken und Bretter Stück	Sleepers Stück	Wagenschoss und Fassholz Stück	Pipen- und Oxhoftstäbe Stück
1871 . . .	120.421	2,903.831	1,179.092	8.078	380.773
1872 . . .	184.882	2,676.328	1,779.932	8.760	484.484
1873 . . .	272.022	4,038.262	2,828.815	16.649	554.199
1874 . . .	276.703	3,606.859	3,804.207	19.238	243.913
1875 . . .	212.101	3,488.837	2,449.070	11.019	267.395

Nach annähernder Schätzung beträgt das im Ganzen für 1871: 16,400.000 engl. Kubikfuss; 1872: 19,850.000 engl. Kubikfuss; 1873: 28,300.000 engl. Kubikfuss; 1874: 36,100.000 engl. Kubikfuss; 1875: 27,500.000 engl. Kubikfuss.

Der Ausfall des Jahres 1875 erklärt sich durch den Rückschlag, der, auf eine Periode übertriebener Anspannung folgend, sich bereits im Jahre 1874 ankündigte, aber erst in 1875 zur vollen Entwicklung gelangte.

Die Abnahme in der Ausfuhr von vierkantigen und runden Balken ist nicht der allgemeinen Gedrücktheit des Geschäftes zuzuschreiben; im Gegentheil, Brussen, namentlich holländische, waren zu unveränderten Preisen in guter Nachfrage.. Wohl aber muss constatirt werden, dass die Zufuhr von Brussen leider eine absteigende Richtung verfolgt, und dass an der letztjährigen Exportziffer von 212.101 Stück Mauerlatten und Sägebalken einen sehr beträchtlichen Antheil haben.

Der Begehr nach Brettern, in früheren Jahren so lebhaft, war in 1875 namentlich für Deutschland infolge des dort darniederliegenden Baugewerbes sehr gering. Der regelmässige bedeutende Absatz von Planken nach Grossbritannien und Frankreich konnte nur durch starke Herabminderung der Preise erzielt werden.

Von vierkantigen und runden Sleepers war die Hauptdimension (10 Zoll Quadrat) in guter Frage, konnte aber, trotz der gegen das Vorjahr abfallenden Zufuhr, infolge der allgemeinen Geschäftsstille, von der die Käufer Nutzen zu ziehen verstanden, über die niedrigen Preise von 26—27 s. pr. Load nur vorübergehend hinauskommen.

Verkäufe in den geringeren Dimensionen von vierkantigen, wie auch in halben Quadrat-Sleepern waren nur mit Hilfe der äusserst niedrigen Seefrachten und zu Preisen unter dem Productionswerthe durch Anerbietungen incl. Fracht und Assecuranz zu erzwingen.

Runde Sleepers waren durchaus unverkäuflich. Es verdient bemerkt zu werden, dass selbst der Preis von 1 s. 4 d. pr. Stück 10zöllige Waare Käufer nicht anzulocken vermochte, während in 1874 grosse Quantitäten dieser Dimension zu 2 s. 3 d. verkauft wurden.

Da man infolge dieser Umstände gezwungen ist, bei der Ausbeute der Wälder diese unverkäuflichen Dimensionen zu vermeiden, anderseits aber solche Waldungen, mit denen für den Käufer die Berechtigung verbunden ist, ausschliesslich 10 Zoll Quadrat arbeiten zu lassen, nur in beschränkter Zahl zum Verkaufe kommen, so stand von letzterer Dimension für das laufende Jahr nur eine verhältnissmässig kleine Zufuhr zu erwarten; eine Voraussetzung, die den Preis nicht unansehnlich hob.

Wagenschoss fanden guten Absatz zu allmällig steigenden Preisen, die sich auch nach Jahresschluss in der Aussicht auf eine sehr kleine Zufuhr hoch erhielten.

Während eichene Stäbe der kleineren Dimensionen, wie z. B. $2\frac{1}{2} \times 5 \times 72$, im Preise auf ziemlich niedriger Stufe verblieben, wurden die schwereren Sorten theurer bezahlt.

Wie es der bedeutende Umschlag nicht anders mit sich bringen konnte, war das Jahr 1875 ein verlustbringendes für die bei dem Holzgeschäfte betheiligten Händler. Wenn bei alledem behauptet werden darf, dass die solide Stellung derselben im Allgemeinen von den Verlusten unberührt geblieben ist, so steht dies keineswegs im Wider-

spruche damit, dass zu den zahlreichen Fallimenten, von denen die Riga'er Börse zu Anfang des Jahres 1876 betroffen wurde, die Holzbranche ein weniger der Zahl, als der Summe nach bedeutendes und von den einschneidendsten Folgen begleitetes Contingent stellte.

Diese Vorkommnisse an der hiesigen Börse, die so schmerzliches Aufsehen erregten, waren nicht sowohl eine Krisis in einem speciellen Handelszweige, als vielmehr die unvermeidliche Katastrophe eines begrenzten Kreises von Handelshäusern verschiedener Branchen, die sich durch ein förmliches System von Wechselreiterei über Wasser zu halten suchten, gerade dadurch aber dem Zusammenbruche eine so grosse Verwicklung und Intensität gaben, dass er dem in der Ferne Stehenden irrthümlich als Handelskrisis erscheinen konnte.

So wenig man auf die unmittelbaren Resultate des letzten Handelsjahres in Beziehung auf den Export dieses Platzes mit Befriedigung zurückblicken kann, so darf dennoch von einem anderen Standpunkte aus und im Interesse der zukünftigen Entwicklung der Ausfuhr das Jahr 1875 als ein für den Riga'er Handel segensreiches bezeichnet werden.

Denn, obschon auch im vorigen Jahre die so sehnlich erwünschte und erwartete Eisenbahnverbindung mit Pleskau sich nicht verwirklichte, haben doch andere Verkehrserleichterungen theils durchgeführt, theils angebahnt werden können, welche für die zukünftige Entwicklung des Hafens von höchst massgebendem Einflusse sein müssen.

Zunächst ist es die durch ein allerhöchst bestätigtes Reichsrathsgutachten decretirte Anweisung der zur Regulirung der untern Düna erforderlichen Mittel auf den Reichsschatz, welche es der hiesigen Kaufmannschaft möglich machte, die bereits in den Jahren 1870, 1871 und 1873 nicht unwesentlich reducirten Hafenabgaben noch weiter zu ermässigen.

Ferner sind die bereits in Angriff genommene Instandsetzung des Marien-Canal-Systems und die Regulirung der Düna von der Insel Dahlen ab als Massregeln von geradezu eminenter Tragweite anzusehen; und endlich ist durch den Bau der Riga-Tuckumer Bahn die Eventualität einer Schienenverbindung Riga's mit Windau um so viel näher gerückt, dass die Hoffnung, Riga werde in nicht allzu langer Zeit in Windau einen ähnlichen Vorhafen besitzen, wie St. Petersburg in Baltischport und Königsberg in Pillau, jetzt nicht mehr in das Gebiet der Chimäre verwiesen zu werden braucht.

Die Werthziffer des Imports hat in 1875 eine Höhe erreicht, welche bisher für Riga noch nicht vorgekommen ist, nämlich 38,973.581 Rubel. Beurtheilt man jedoch das letztjährige Einfuhrgeschäft nach der Menge der einzelnen Hauptgegenstände des Imports, dann stellen sich die diesfälligen Resultate gerade nicht als sehr günstig heraus.

Von Salz wurden in den letzten 5 Jahren folgende Mengen importirt:

1871	2,875.193 Pud	1874	2,260.616 Pud
1872	2,495.591 „	1875	1,690.632 „
1873 . . .	2,478.446 „		

Nach diesen Zahlen ist es wohl zweifellos, dass die hiesige Einfuhr von Salz während der letzten 5 Jahre in einem zwar langsamen, aber um so stetigeren Rückgange begriffen war; was um so weniger zu erwarten stand, als die gerade in die letzten Jahre fallende Verlängerung unserer, allerdings so gut wie einzigen Eisenbahn, die Entwickelung der Landwirthschaft und Viehzucht, die Steigerung der Einwohnerzahl u. s. w. einen entschiedenen Aufschwung des Salzgeschäftes in Aussicht stellen musste.

Der Hauptgrund für diese ungünstige Erscheinung ist darin zu suchen, dass die Concurrenz im Salzgeschäfte Riga vom Süden, Osten und Norden gleichzeitig bedrängt, und dass, während früher über hier importirtes Salz im Osten bis Smolensk und Orel hinabging, jetzt das zwar schlechtere, aber billigere russische Salz jenes Gebiet schon ganz gewonnen und sogar bereits in Witebsk die Concurrenz eröffnet hat.

Vom Norden her hat Reval das früher von hier aus versorgte Ostrow und Umgebung seinem Salze zugänglich gemacht, und vom Süden ist über Libau importirtes Salz bereits bis nach Dünaburg, Ostrow, Opotschka u. s. w. gedrungen.

Dass aber Riga diese Concurrenz nicht wenigstens theilweise zu ertragen vermochte, liegt in mancherlei Ursachen, zu denen gewisse, das Salzgeschäft erschwerende und nur wenig einträglich machende Tarifbestimmungen, sowie der Mangel eines mehrgliedrigen Schienenstranges in erster Linie zu zählen sind.

Eine höchst merkwürdige Thatsache ist es, dass über Libau importirtes Salz die hiesigen Händler so gut wie vollständig von den genannten Plätzen verdrängt hat. Ungeachtet die Kosten des See- und Eisenbahntransportes für das auf diesem Wege zugeführte Salz sich höher stellen, kann doch Libau'sches Salz noch dort verkauft werden, wo man mit dem hiesigen nicht mehr auf die Kosten käme.

Als dringend erforderlich für die nächste Zukunft des Salzgeschäftes wird der Wunsch ausgesprochen, es möge von competenter Seite eine Enquête darüber angestellt werden, wie denn der Libau'sche Salzhändler unter so viel günstigeren Bedingungen als der hiesige sein Geschäft zu betreiben im Stande ist.

Von Häringen wurden importirt:

1871	52.806 Tonnen	1874	84.138 Tonnen
1872	144.165 „	1875	93.205 „
1873	66.132 „		

Die Zunahme des Imports im letztverflossenen Jahre darf wohl nur auf Rechnung des besseren Fanges gestellt werden, da das Verbrauchsgebiet für Häringe sich in 1875 nicht gerade erweitert hat, vielmehr in Königsberg vorhandene grosse Lager von zum Theil verdorbenen Häringen losgeschlagen werden mussten und ihren Weg nach Dünaburg, Ostrow, ja sogar nach Mitau nahmen.

Die Concurrenz der zwar billigeren, aber an Qualität viel geringeren russischen Häringsorten hat im vorigen Jahre des schlechten Fanges wegen nachgelassen. Speciell für Riga und dessen Umgebung wird diese Concurrenz auch unter anderen Umständen zunächst nicht ins Gewicht fallen, da eben diese Häringe infolge ihrer schlechteren Behandlung den hiesigen Consumenten nicht zusagen.

In dem weiteren, nicht durch russische Häringe zu befriedigenden Absatzgebiete aber wird der Riga'er Fisch wohl erst dann die Concurrenz Königsberg's zu bestehen im Stande sein, wenn die grosse russische Eisenbahngesellschaft für Königsberger und Riga'er Häringe einen gleichen Tarifsatz einführt.

Die vom Vorjahre her übernommenen bedeutenden Platzvorräthe wurden vollständig geräumt; da aber der letzte Fang wieder ganz schwach ausgefallen ist, so versprach man sich für das diesjährige Häringgeschäft nicht viel.

Der Import von Steinkohlen umfasste:

1871	6,344.054 Pud	1874	6,344.204 Pud
1872	5,862.509 „	1875	6,191.056 „
1873	4,306.384 „		

Darnach ist die Einfuhr von Steinkohlen so ziemlich in den Grenzen des Vorjahres geblieben. Wie damals ging auch in 1875 eine ziemlich grosse Menge Gas-

kohlen nach Moskau und ein bedeutender Transport Schmiedekohlen nach Orel; im Uebrigen spielte auch voriges Jahr der Platzconsum bei dem Steinkohlengeschäfte die Hauptrolle. Infolge des Rückganges in den Preisen gestalteten sich die Aussichten bezüglich der Zufuhren in 1876 günstig.

Petroleum wurde in folgenden Mengen nach Riga gebracht:

1871	119.895 Pud	1874	346.420 Pud
1872	124.344 „	1875	348.007 „
1873	394.273 „		

Trotzdem die Einfuhr von Petroleum im Verhältniss zu dem steigenden Consum um ca. 20 pCt. hätte zunehmen müssen, ist dieselbe auch im letztabgelaufenen Jahre so ziemlich auf ihrer bisherigen Höhe stehen geblieben. Als vorwiegender Grund hiefür muss der zunehmende Verbrauch von russischem Petroleum gelten, welcher aber wohl kaum im Stande sein wird, den bisherigen Umfang des hiesigen Imports in diesem Artikel einzuschränken, da die wohlhabenderen Classen dem fremdländischen Petroleum um seiner grösseren Brennkraft halber den Vorzug geben.

Wenn somit das Petroleumgeschäft sich in Zukunft immer mehr darauf wird beschränken müssen, nur für einzelne Schichten der Gesellschaft zu arbeiten, so muss es um so bedauerlicher erscheinen, dass die Concurrenz Königsberg's auf diesem Gebiete dadurch stets unüberwindlicher wurde, dass die preussische Ostbahn mit der grössten Aufmerksamkeit die Interessen jenes Platzes verfolgt und demgemäss auch im vorigen Jahre wieder den Tarif für Petroleum herabgesetzt hat, während die grosse russische Eisenbahngesellschaft die bereits vor längerer Zeit erbetene Tarifermässigung für diesen Artikel noch immer nicht hat eintreten lassen. Es wird demnach wohl auch in Betreff dieses Zweiges des Riga'er Importgeschäftes für die nächste Zeit auf eine wesentlichere Erweiterung verzichtet werden müssen.

Die Einfuhr von Eisenbahnzubehör (mit Inbegriff der Schienen) betrug:

1871	1,719.024 Pud	1874	3,039.360 Pud
1872	2,458.190 „	1875	1,749.491 „
1873	2,243.309 „		

Ungeachtet sich zu Anfang des vorigen Jahres durch bereits gemachte Bestellungen die Aussichten für diese Importbranche recht günstig zu gestalten schienen, ist der Artikel dennoch in 1875 zurückgegangen — eine Erscheinung, die aber für die Zukunft dieses Geschäftes durchaus nicht besorgnisserregend ist, da der Umfang desselben stets von den jeweiligen Bedürfnissen der in dieser Hinsicht auf den Riga'er Hafen angewiesenen Eisenbahnen abhängig sein wird. Ja, nach der sehr bedeutenden Einfuhr in 1874 erscheint der Rückgang im vorigen Jahre als etwas völlig Natürliches.

Von Wein importirte man:

1871	90.194 Wedro	1874	72.370 Wedro
1872	96.193 „	1875	79.268 „
1873	94.538 „		

Die Steigerung des Weinimports in 1875 ist auf die allgemeine gute 1874er Ernte zurückzuführen, nicht aber in einer Erweiterung des Marktes zu suchen; im Gegentheil hat auf dem bisherigen Absatzgebiete der über Riga importirten Weine der Verbrauch russischer und namentlich in Riga und Moskau präparirter künstlicher Weine entschieden zugenommen.

Aber auch noch von einer anderen Seite her wird das Weingeschäft eingeschränkt, nämlich durch die höchst bedeutende Steigerung des Privatbezugs. Rechnet man dann noch dazu, dass auch der von Jahr zu Jahr zunehmende Bierconsum nicht unwesentlich dazu beiträgt, den Absatz importirter Weine zu verringern, so darf es allerdings nicht Wunder nehmen, dass es auch in günstigen Weinjahren nicht recht gelingen will, Anhaltspunkte für eine massgebendere Hebung des Geschäftes zu finden.

Die 1875er Fechsung ist bekanntlich der Menge nach vortrefflich ausgefallen; ob auch in der Qualität, muss erst die Zeit lehren.

Soda wurde importirt:

1871	60.016 Pud	1874	116.546 Pud
1872	161.385 „	1875	131.249 „
1873	128.566 „		

Trotzdem die Concurrenz Königsberg's infolge der diesem Platze von der grossen russischen Eisenbahngesellschaft zugestandenen Tarifermässigung in diesem Artikel Riga einen schweren Stand bereitet, lässt sich doch für 1875 eine Zunahme des Imports constatiren, welche auf zugänglich gewordene neue Abzugsquellen zurückzuführen ist.

Die Einfuhr von Guano und künstlichem Dünger erreichte folgende Mengen:

1871	77.643 Pud	1874 . . .	170.239 Pud
1872	106.694 „	1875	308.013 „
1873 . . .	161.877 „		

Die bereits seit einem Jahrzehnt anhaltende so bedeutende Steigerung dieses Einfuhrartikels war bis 1874 fast ausschliesslich das Resultat des in den baltischen Provinzen auf dem Gebiete der Landwirthschaft sich vollziehenden Fortschritts; seit dem vorigen Jahre hat aber Riga sein Absatzgebiet für künstlichen Dünger auch nach dem Süden in das Lithauische hinein wesentlich erweitert.

Die Bedeutung dieses Artikels für den hiesigen Platz ist aber nicht blos in seiner quantitativen Steigerung zu suchen. Behufs möglichster Verringerung der Transportkosten bis zum endlichen Verbrauchsorte werden stets gehaltreichere Sorten von künstlichem Dünger verlangt, so dass die Erhöhung des diesfälligen Werthes durchaus nicht lediglich in directem Verhältnisse zur importirten Menge steht.

Von Korkholz betrug die Einfuhr:

1871	108.817 Pud	1874	170.481 Pud
1872	147.077 „	1875 . . .	173.659 „
1873	132.427 „		

Dieser Import ist ausschliesslich den beiden in Riga bestehenden Korkfabriken zu danken, welche ihr Erzeugniss nicht nur im Innern des Reichs bis Moskau und Orel absetzen, sondern auch bereits namhafte Quantitäten desselben ins Ausland (nach Oesterreich, Deutschland, England u. s. w.) versenden.

Es lässt sich also wohl erwarten, dass dieser Artikel seine seit 10 Jahren stark zunehmende Bedeutung für den Import auch in Zukunft sich werde erhalten können.

Von den übrigen Gegenständen der Einfuhr wären noch folgende als die wesentlicheren zu erwähnen:

Jahr	Rohe Baumwolle Pud	Baumwollgarn Pud	Kaffe Pud
1871	53.252	10.232	42.243
1872	77.299	12.698	36.019
1873	74.102	15.278	38.452
1874	80.679	24.755	48.496
1875	73.529	24.815	47.748

Im Ganzen genommen, zeigt sich auch bei diesen Artikeln gegenüber den früheren Jahren eine Zunahme des Importes; berücksichtigt man aber, welche Entwicklung das russische Eisenbahnnetz in eben dieser Zeit gewonnen hat, und welcher Erweiterung die Einfuhr der genannten Artikel unter solchen Umständen fähig gewesen wäre, so erscheint das erzielte Resultat nicht gerade erfreulich.

Es tritt hier eben in demselben Masse wie bei den übrigen Waaren die Erscheinung zu Tage, dass fast kein Artikel zu einer wirklichen Entfaltung gelangt, und dass der Import Riga's mehr und mehr auf den localen Consum zurückgedrängt wird.

Erst wenn dieser Platz durch einen Schienenstrang mit Pleskau verbunden, wenn Windau zum Vorhafen Riga's geworden und endlich die grosse russische Eisenbahngesellschaft dazu gebracht sein wird, Königsberg und Riga auf gleichen Fuss zu stellen — erst dann kann Riga voll ruhiger Zuversicht seiner Zukunft entgegensehen. Bis dahin scheint aber wohl nur die äusserste Anspannung aller vorhandenen Kräfte diesen Hafen vor einem Rückgang in seiner Weltstellung bewahren zu können.

Da die Schifffahrtsbewegung von Riga infolge der voluminöseren Exportartikel in weit höherem Grade von der Ausfuhr als von dem Import abhängig sein muss, so erscheint es völlig selbstverständlich, dass voriges Jahr, namentlich infolge des geringeren Holzexports, auch die Anzahl und Tragfähigkeit der hier eingegangenen Schiffe sich den Vorjahren gegenüber vermindert hat. Es kamen nämlich ein:

Jahr	Im Ganzen		Darunter	
	Schiffe	Lasten	Dampfer	Lasten
1871	2618	312.085	620	?
1872	2248	270.027	593	?
1873	3177	433.533	871	212.691
1874	3306	484.047	1101	270.373
1875	2382	377.693	840	218.056

Von der Gesammtzahl der überhaupt eingegangenen Lasten entfielen demnach auf die Dampfer: 1873: 49 pCt.; 1874: 55·8 pCt.; 1875: 57·7 pCt.

Der Flagge nach vertheilen sich die eingegangenen Schiffe, wie folgt:

Flagge	1871 Schiffe	1872 Schiffe	1873 Schiffe	1874 Schiffe	1875 Schiffe
Russische	393	391	450	397	337
Deutsche	764	695	984	894	698
Schwedische	65	76	135	237	159
Norwegische	377	300	403	432	262
Dänische	163	98	221	271	138
Holländische	227	240	319	359	276
Belgische	2	1	2	2	3

Flagge	1871 Schiffe	1872 Schiffe	1873 Schiffe	1874 Schiffe	1875 Schiffe
Französische	41	32	51	44	30
Englische	581	413	610	669	476
Amerikanische	5	2	2	1	2
Griechische	.	.	.	.	1
Zusammen	2618	2248	3177	3306	2382

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Venedig im Jahre 1875.

Venedig. Im Jahre 1875 sind hier 2852 Schiffe von 531.883 Tonnen ein- und 2794 Schiffe von 541.360 T. ausgelaufen, es hat also eine Gesammtbewegung von 5646 Schiffen mit 1,073.243 Tonnen stattgefunden, was im Vergleich zum Vorjahre eine Abnahme um 1265 Schiffe und 70.369 Tonnen bildet.

Diese Thatsache erklärt sich durch die im Allgemeinen nicht günstigen commerciellen Verhältnisse des vorigen Jahres, wie auch durch den Umstand, dass die Segelschiffe mehr und mehr von den Dampfern verdrängt werden.

Was speciell die nationale Flagge betrifft, so lieferte dieselbe im Jahre 1875 nachstehende Ergebnisse:

	Einlauf		Auslauf	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Dampfer	263	94.398	261	93.539
Segelschiffe langer Fahrt	38	14.528	51	19.669
Küstenfahrer	508	25.065	510	25.163
Zusammen	809	133.991	822	138.371

Die Dampfer verkehrten sowohl bei der Ankunft als bei der Abfahrt sämmtlich zwischen hier und Triest. Von den eingelaufenen Segelschiffen langer Fahrt kamen beladen: 17 von 7692 Tonnen aus England; 15 von 5241 T. aus Russland; 3 von 717 T. aus der Türkei; 2 von 434 T. aus italienischen Häfen. Nur 1 Schiff von 444 Tonnen langte in Ballast aus Afrika an.

Ihrer Bestimmung nach vertheilen sich die von hier abgegangenen österreichisch-ungarischen Segelschiffe langer Fahrt folgendermassen:

Bestimmung	Im Ganzen Schiffe	Im Ganzen Tonnen	Davon in Ballast Schiffe	Davon in Ballast Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Häfen	27	9.928	20	7.440
Italienische Häfen	4	2.049	1	548
Türkei	5	1.852	3	1.169
Russland	3	1.034	1	305
Griechenland	5	1.601	.	.
Belgien	1	319	.	.
Asien	1	527	1	527
Afrika	4	1.872	1	623
Amerika	1	487	1	487
Zusammen	51	19.669	28	11.099

Von den Küstenfahrzeugen, welche im Jahre 1875 den hiesigen Hafen besucht haben, stammten: 494 von 24.195 Tonnen (darunter nur 4 von 82 Tonnen unbeladen) aus österreichisch-ungarischen Häfen; 11 von 722 Tonnen aus italienischen Häfen; 2 von 118 Tonnen von den Jonischen Inseln; 1 von 30 Tonnen aus der Türkei.

Beim Auslauf waren 133 Küstenfahrer von 5153 Tonnen handelsthätig, während 377 von 20.010 Tonnen den Hafen in Ballast verliessen. Die Richtung, welche alle diese Schiffe einschlugen, war folgende:

Bestimmung	Handelsthätig Schiffe	Handelsthätig Tonnen	In Ballast Schiffe	In Ballast Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Häfen	127	4.803	373	19.722
Italien	.	.	2	148
Jonische Inseln	5	294	2	140
Türkei	1	56	.	.
Zusammen	133	5.153	377	20.010

Die fremden Flaggen betheiligten sich am letztjährigen Hafenverkehr in nachstehender Weise:

Flagge	Einlauf Zahl	Einlauf Tonnen	Auslauf Zahl	Auslauf Tonnen
Italienische:				
Dampfer	172	98.757	161	91.070
Segelschiffe	1465	86.738	446	33.491
Englische:				
Dampfer	158	175.582	153	171.210
Segelschiffe	28	7.953	5	1.032
Schwedisch-norwegische:				
Dampfer	2	1.354	.	.
Segelschiffe	9	2.575	4	743
Dänische:				
Dampfer	1	976	.	.
Segelschiffe	5	634	1	125
Griechische: Segelschiffe	8	1.782	10	2.030
Deutsche „	8	1.194	2	195
Amerikanische „	5	2.081	1	493
Türkische „	16	613	18	717
Niederländische „	4	585	1	198
Französische „	1	391	.	.
Russische „	1	159	1	159
Zusammen { Dampfer	333	276.669	314	262.280
Zusammen { Segelschiffe	1550	104.705	489	39.183

Ausser den obigen Fahrzeugen, die sämmtlich handelsthätig verkehrten, kamen noch in Ballast: 14 englische Dampfer von 11.803 Tonnen, 4 italienische Dampfer von 1738 Tonnen und 40 Segelschiffe derselben Flagge von 2900 Tonnen, endlich 2 türkische Segelschiffe von 77 Tonnen.

In Ballast abgegangen sind 35 Dampfer von 27.334 Tonnen und 1134 Segelschiffe von 74.183 Tonnen; deren Vertheilung nach Flaggen ist folgende:

Flagge	Dampfer Zahl	Dampfer Tonnen	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen
Italienische	13	8.080	1.074	59.201
Englische	19	16.924	26	7.605
Schwedisch-norwegische	2	1.354	5	1.602
Dänische	1	976	5	641
Griechische	.	.	7	1.608
Amerikanische	.	.	4	1.588
Deutsche	.	.	7	937
Niederländische	.	.	4	564
Französische	.	.	1	391
Türkische	.	.	1	46
Zusammen	35	27.334	1.134	74.183

Aus den vorstehenden Daten ergiebt sich, dass im Ganzen 1574 Schiffe von 132.626 Tonnen, sonach mehr als die Hälfte der eingelaufenen Fahrzeuge den Hafen von Venedig in Ballast verliessen.

Der Werth der im Jahre 1875 auf dem Seewege eingeführten Waaren beziffert sich mit 120,269.856 Lire, jener der betreffenden Ausfuhren mit 63,859.527 Lire*). Auf Oesterreich-Ungarn entfallen davon 17,309.098 und resp. 18,367.295 Lire.

Auch im Jahre 1875 machte sich die fast regelmässig wiederkehrende Thatsache wahrnehmbar, dass trotz der vermehrten directen Beziehungen zwischen Venedig und den Seeplätzen Asiens der Handelsverkehr allmälig abnimmt.

Dem letztjährigen Werthe der Einfuhr zur See steht nämlich das Jahr 1874 mit 149,005.115 Lire und das Jahr 1873 mit 168,964.967 Lire gegenüber. Diese ziemlich bedeutenden Differenzen erklären sich zum Theil durch die Preisverminderung, welche einige Einfuhrwaaren erfahren haben, zum Theil aber auch dadurch, dass infolge Ermässigung der französischen Eisenbahntarife der Transit abgenommen hat.

In der nachfolgenden Uebersicht sind die vorzüglicheren Gegenstände der Einfuhr zur See, mit besonderer Angabe der aus Oesterreich-Ungarn stammenden Artikel, zusammengestellt:

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon aus Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Spiritus und Branntwein	5.401	432.080	3.172	253.760
Schwefelsäure	313	7.825	313	7.825
Tischweine	39.608	1,782.360	4.586	206.370
Feinere Weine	1.399	279.800	768	153.600
Bier	4.324	151.340	4.254	148.890
	Carri		Carri	
Brennholz	336.755	1,683.775	305.071	1,525.355
	Quintal		Quintal	
Holzkohlen	16.128	209.664	.	.
Steinkohlen	305.852	2,782.186	57.987	318.928
Pökelfleisch	717	96.795	619	83.565
Theer	3.374	101.220	2.485	74.550
Weizen	138.392	3,874.976	10.452	292.656
Gerste	5.167	93.006	1.130	20.340

*) Eine vollständige Nachweisung des letztjährigen Waarenhandels ist nicht möglich, weil die auf den Verkehr zu Land bezüglichen Daten fehlen.

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon aus Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Roggen	34.534	690.680	.	.
Hafer	33.315	732.930	10.452	292.656
Mais	4.205	75.690	.	.
Reis	14.765	590.600	250	10.000
Hülsenfrüchte	4.683	201.369	3.531	151.833
Kurzwaaren und Bijouterien	331	579.250	100	175.000
Kolophonium	9.742	194.840	4.188	83.760
Wachs	833	399.840	226	108.480
Kaffee	35.559	9,956.530	6.196 (transito)	1,734.880
Pfeffer	3.770	603.200	59	9.440
Thee	81	32.400	.	.
Cacao	411	53.430	.	.
Raffinirter Zucker	11.677	992.545	5.344	454.240
Indigo	773	2,319.000	.	.
Farbhölzer	1.390	55.600	739	28.360
Zinnober	2.811	210.825	99	7.425
Baumwolle *)	158.459	22,184.260	794	111.160
Grünwaaren	1.376	20.640	134	2.010
Obst	13.186	395.580	10.252	307.560
Getrocknete Feigen	21.370	641.100	2.209	66.270
Getrocknete Trauben	7.772	349.740	5.955 (transito)	267.975
Johannisbrod	10.740	214.800	418	8.360
Mandeln	3.483	539.865	16	2.480
Käse	1.618	191.160	115	13.800
Schafwoll- und Baumwollgarne	1.517	986.050	622	404.300
Rohe Schafwolle	5.045	1,513.500	2.890	867.000
Werkholz	1.749	34.980	277	5.540
	Stück		Stück	
Bretter	76.468	131.600	40.759	96.000
Schiffbauholz	14.292	82.700	2.482	57.000
Fassdauben und Reife	?	53.460	?	53.260
Erzeugnisse aus Holz	?	?	?	2.290
	Quintal		Quintal	
Baumwollgewebe	3.944	2,958.000	169	126.750
Schafwollgewebe	648	842.400	204	265.000
Leinwand	1.386	1,524.600	631	694.100
Seidengewebe	59	590.000	7	70.000
Arzneiwaaren	1.745	172.200	197	19.500
Chemikalien	1.957	341.775	639	185.075
Gusseisen	14.893	268.074	1.777	31.986
Blei	595	41.000	558	38.040
Zinn	93	27.900	11	3.300
Quecksilber	21	21.000	21	21.000
Stahlarbeiten	98	11.760	4	480

*) Von diesem Rohstoffe, der zumeist für die Wiederausfuhr bestimmt war, lieferte: Indien 81.382 Quintal für 11,293.480 Lire, Aegypten 72.326 Quintal für 10,125.640 Lire, die Türkei 3801 Quintal für 532.140 Lire.

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon aus Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Bronze	69	24.150	67	23.450
	Kisten			
Blech	404	20.200	.	.
	Quintal			
Gewalztes Eisen	37.745	1,509.800	76	3.040
Eisenwaaren	5.767	576.700	449	44.900
Kupfer	601	216.360	.	.
Mineralien	1.394	323.500	1.394	323.500
Natron	10.802	151.228	2.168	30.352
Salpeter	2.295	183.600	.	.
Oleïn	505	40.400	505	40.400
Fischthran	88	8.800	88	8.800
Honig	490	39.200	*)	*)
Petroleum **)	?	1,539.316	.	.
Olivenöl	164.395	17,718.210	15.515	1,706.650
Leinöl	159	17.490	.	.
Palmöl	189	20.790	.	.
Rohe Häute	10.170	3,051.000	1.848	554.400
Gegerbte Häute	510	255.000	149	74.500
Borsten und Pinsel	54	29.700	54	29.700
Stockfisch	32.162	2,412.150	.	.
	Baril		Baril	
Häringe	9.915	247.875	.	.
Sardellen	17.206	750.640	16.059	642.360
	Quintal		Quintal	
Frische Fische	1.646	148.140	1.646	148.140
Zubereitete Fische	207	33.120	152	24.320
Rohe Steine	234.329	702.987	234.282	702.846
Pottasche und Soda	15.712	416.400	4.202	131.100
Meersalz	118.399	591.995	.	.
Seife	6.180	587.100	1.357	128.915
Leinsamen	10.771	430.840	858	34.320
Verschiedene Gattungen Oelsamen	23.413	1,170.650	136	6.800
Rohe Seide***)	2.819	16,914.000	74	447.000
Seidenabfälle	23	30.000	.	.
Fettwaaren	2.007	220.770	2.002	220.220
Badeschwämme	108	21.600	23	4.600
Hadern	2.913	131.085	1.030	46.350
Blättertabak	590	37.760	.	.
Baumrinden und Vallonea	19.194	959.700	.	.
Porzellanwaaren	392	235.200	7	4.200

*) Zum grössten Theil aus Oesterreich-Ungarn.

**) In 1874 betrug der Einfuhrwerth dieses Artikels 2,934.660 Lire; 1873: 3,246.262 Lire; 1872: 1,953.371 Lire; 1871: 1,801.967 Lire.

***) Infolge der Activirung einer directen Schifffahrt nach und von Indien und Japan ist die Einfuhr dieses Artikels in steter Zunahme begriffen. Dieselbe betrug in den Vorjahren, u. z. 1874: 1383 Quintal für 9,681.000 Lire; 1873: 1586 Quintal für 13,485.250 Lire; 1872: 653·25 Quintal für 5,552.625 Lire; 1871: 147 Quintal für 1,219.500 Lire.

Waarengattung	Im Ganzen		Davon aus Oesterreich-Ungarn	
	Menge, Quintal	Werth, Lire	Menge, Quintal	Werth, Lire
Glaswaaren	227	34.050	167	25.050
Ziegeln	Stück 17.983	10.788	.	.
Schwefel	Quintal 68.807	1,238.526	326	5.868
Fertige Kleider	22	15.400	15	10.500
Musikalische und wissenschaftliche Instrumente	.	13.839	.	2.549
Kunstgegenstände	.	108.760	.	80.310

Der directe Verkehr mit Asien lässt eine allmälige Steigerung entnehmen. Während im ganzen Jahre 1874 nur 15 Dampfschiffe mit 54.000 Colli Waaren von dort in Venedig ankamen, betrug im 1. Semester 1875 allein (neuere Daten fehlen) die Anzahl solcher Einläufe aus asiatischen Häfen bereits 20 mit einer Waarenmenge von 91.107 Colli und 2097 Tonnen, oder zusammen von 12.903 Tonnen.

Gleichwie bei der Einfuhr, hat im Jahre 1875 auch bei dem Export zur See eine neuerliche Abnahme stattgefunden. Während nämlich der Werth der von hier verschifften Waaren in 1873 76,974.964 Lire betrug, im folgenden Jahre aber bereits auf 71,201.055 Lire fiel, hat derselbe in 1875 nur noch 63,859.527 Lire erreicht.

Von den Gegenständen der letztjährigen Ausfuhr lassen sich folgende als die wichtigeren bezeichnen:

Waarengattung	Im Ganzen		Davon nach Oesterreich-Ungarn	
	Menge, Quintal	Werth, Lire	Menge, Quintal	Werth, Lire
Tischweine	2.251	101.295	1.095	49.275
Feinere Weine*)	291	22.800	114	11.200
Butter und Schmalz	3.943	759.480	553	81.480
Kalk und Pozzolanerde	19.926	99.630	.	.
Hanf	147.913	15,530.865	16.215	1,702.575
Werg	9.384	656.880	888	62.160
Wachskerzen	794	397.000	331	165.500
Pökelfleisch	664	89.640	268	36.180
Papier	10.032	752.400	5.022	376.650
Weizen	3.943	110.404	2.970	83.160
Gerste	556	10.008	.	.
Roggen	6.938	138.760	3.636	72.720
Hafer	900	19.800	900	19.800
Mais	229.421	4,129.578	8.544	153.792
Reis	47.345	192.840	.	.
Mehl (weisses)	6.035	259.505	3.599	154.757
Maismehl	1.805	46.930	1.465	38.090
Kleien	1.221	26.612	108	1.296
Grünwaaren	5.621	84.315	5.251	78.745
Käse	3.498	769.560	2.888	635.360
Glasperlen	23.775	4,517.250	2.859	542.830

*) Die Gründung mehrerer önologischer Gesellschaften und die von diesen eingeführten Verbesserungen in der Rebencultur und in der Bereitung des Weines zeigen bereits gute Resultate.

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon nach Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Quincaillerien	1.719	3,009.125	194	339.500
Stricke und Taue	893	111.625	271	33.875
Garne	1.637	1,064.050	348	226.200
Frisches Obst	28.821	864.630	9.009	270.270
Getrocknetes Obst und Trauben	318	15.690	292	12.700
Getrocknete Feigen	1.567	47.010	1.459	43.770
Johannisbrod	2.464	49.280	.	.
Mandeln	418	64.790	363	56.575
	Stück		Stück	
Bauholz in Stämmen und Brettern	2,619.590	4,000.532	103.650	145.376*)
Fassdauben	?	31.618	?	4.768
Möbeln und andere Holzwaaren	?	199.667	?	46.155
	Quintal		Quintal	
Gusseisen	1.660	29.880	1.100	19.800
Eisenwaaren	4.654	465.400	1.145	24.300
Arbeiten aus Messing, Kupfer oder Blei	1.588	390.450	.	.
Mineralien	472	167.200	176	44.000
Pottasche und Soda	729	22.620	108	3.240
Seife	1 843	175.085	1.354	128.630
Arzneiwaaren u. chemische Präparate	1.206	299.100	251	34.425
Knochen und Hörner	7.722	92.664	.	.
Petroleum	Baril 3.016 Kisten 18.214	402.662	Baril 2.604 Kisten 12.545	306.470
	Quintal		Quintal	
Olivenöl	1.408	153.600	982	106.740
Stockfisch	6.076	455.700	4.265	319.875
Marinirte Fische	558	66.960	558	66.960
Frische Fische	892	80.280	892	80.280
Ossa Sepiae	456	72.960		.
Rohe Häute	2.312	693.600	1.595	478.500
Bettfedern	848	169.600	.	.
Grassamen	340	340.000	32	3.200
Seidencocons	30	14.750	.	.
Rohe Seide	35	207.000	.	.
Seidenabfälle	18	27.000	.	.
Fettwaaren	336	36.960	336	36.960
Sumach	7.654	68.860	.	.
Badeschwämme	31	37.200	31	37.200
Bürsten aus Reisstroh	?	124.865	?	35.530

*) Ausserdem wurden bedeutendere Mengen dieses für den venetianischen Ausfuhrhandel so wichtigen Artikels noch in folgenden Richtungen verschifft: 648.678 Stück für 996.591 Lire nach Sicilien; 591.215 Stück für 655.145 Lire nach Aegypten; 347.093 Stück für 434.884 Lire nach den Jonischen Inseln; 235.387 Stück für 485.364 Lire nach Neapel; 224.968 Stück für 269.058 Lire nach Griechenland; 217.378 Stück für 234.497 Lire nach dem römischen Küstenlande; 138.686 Stück für 308.816 Lire nach Malta. Ueberhaupt wurde im Jahre 1875 an rohem und bearbeitetem Holze ein Werth von 4,231.817 Lire exportirt

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Stück	Im Ganzen Werth, Lire	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge, Stück	Davon nach Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Strohmatten	15.562	77.840	5.557	27.785
Mauer- und Dachziegeln	4,021.182	120.633	2,639.318	79.176
	Quintal		Quintal	
Blättertabak	1.085	69.440	1.085	69.440
Spiegel	97	31.350	82	24.600
Fensterglas und andere Glaswaaren	1.415	363.640	300	45.000
Porzellanwaaren	10.370	937.154	6.926	415.852
Baumrinden und Vallonea	658	32.900	336	16.800
Fertige Kleider	116	81.200	62	43.400
Vitriol	890	35.600	.	.
Schwefel	1.166	20.988	1.086	19.548
Zündhölzchen	2.104	157.800	291	21.825
Musikalische und wissenschaftliche Instrumente	.	72.055	.	8.465
Kunstgegenstände	.	992.350	.	29.050

Von solchen Gegenständen, welche, wie: Baumwolle, Zucker, Thee, Gewürze und andere Colonialwaaren, dann verschiedene Farbstoffe, nicht einheimisches Erzeugniss sind, sondern von auswärts nach Venedig gelangen, um von da wieder ausgeführt zu werden, erreichte der letztjährige Export einen Gesammtwerth von 2,130.974 Lire.

Dass der Gang der commerziellen Geschäfte Venedigs im Ganzen genommen eher ein schleppender als ein blühender war, rührt nicht blos von der allgemein ungünstigen Handelslage, sondern auch von gewissen localen Verhältnissen her.

Seit Aufhebung des Freihafenprivilegium's haben sich diese letzteren überhaupt wesentlich verschlimmert; namentlich der Durchfuhrhandel, der früher für Venedig von hervortretender Bedeutung war, hat seitdem grösstentheils andere Bahnen eingeschlagen.

Eine andere Folge der Einverleibung dieses Hafenplatzes in das italienische Zollgebiet ist, dass viele nicht für den Consum bestimmte Güter, die vordem in Venedig eingelagert wurden, von den hiesigen Handelsleuten jetzt nach Triest gebracht werden, wo sich ihnen für die Sortirung, Mischung und Conditionirung ihrer Waaren die grössten Bequemlichkeiten darbieten.

Das Gesetz über die Aufhebung der Freihäfen in Italien enthält zwar Bestimmungen bezüglich der Errichtung sog. „Magazzini generali", allein diese Lagerhäuser, wie sie jetzt eingerichtet sind, scheinen den Wünschen und Anforderungen der Handelswelt nicht zu entsprechen.

Deshalb wurde auch diese für die Zukunft der vorzüglichsten Handelsplätze Italiens so wichtige Angelegenheit von den betreffenden Handelskammern aufs Neue sehr lebhaft verhandelt, und soll demnach die Regierung angegangen werden, einige gründliche Modificationen in den bezüglichen Anordnungen eintreten zu lassen*).

*) Das italienische Parlament hat in seiner diesjährigen Session einen Antrag auf Errichtung zollfreier Niederlagen („Punti o Depositi Franchi") in den Häfen Italiens angenommen.
Anm. d. Red.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Malta im Jahre 1875.

Malta. Auch im Jahre 1875 erfreute sich dieser Seeplatz einer regen Schifffahrts-Bewegung. Die Gesammtzahl der Einläufe umfasste 4388 Handelsfahrzeuge von 2,407.720 Tonnen, u. z.: 2270 Dampfer von 2,165.748 Tonnen und 2118 Segelschiffe von 241.972 Tonnen.

Mit Rücksicht auf die einzelnen Flaggen stellt sich dieser Verkehr folgendermassen dar:

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	109	27.639	11	9.902
Italienische	1.082	66.202	54	21.569
Englische	365	58.983	1.984	1,951.963
Griechische	273	56.277	5	3.311
Türkische	150	13.706	21	4.578
Französische	9	1.212	48	28.890
Belgische	.	.	42	47.599
Norwegische	12	3.791	29	29.749
Deutsche	5	1.660	28	23.273
Tunesische	51	2.736	.	.
Jerusalemitanische	26	2.567	.	.
Russische	17	4.573	4	2.525
Holländische	5	720	15	15.794
Walachische	3	437	.	.
Spanische	3	375	10	13.939
Amerikanische	2	547	.	.
Schwedische	.	.	13	8.291
Dänische	1	105	5	3.469
Japanesische	.	.	1	896
Portugiesische	1	100	.	.
Samiotische	1	44	.	.
Gibraltar	3	298	.	
Zusammen	2.118	241.972	2.270	2,165.748

Was speciell den Verkehr der österreichisch-ungarischen Flagge in diesem Hafen betrifft, so zeigt derselbe gegen das Vorjahr eine Zunahme um 16 Schiffe. Unter den oben ausgewiesenen nationalen Fahrzeugen befanden sich 78 von 30.982 Tonnen, welche theils in Ballast, theils handelsunthätig hier einliefen.

Bei der Ausfahrt waren nur 9 österreichisch-ungarische Schiffe von 2203 Tonnen beladen; 106 von 34.608 Tonnen verliessen Malta entweder leer oder handelsunthätig und 5 von 730 Tonnen befanden sich am Schlusse des Jahres noch hier im Hafen.

Der Artikel Spartogras, welchen namentlich Tripolis und dessen Umgebung in grosser Menge liefert, gab auch voriges Jahr Anlass zu einer lebhaften Schifffahrts-Bewegung zwischen Malta und der Berberei, an der sich 5 nationale Fahrzeuge betheiligten.

Die letzteren machten während der Zeit von Juni bis October 18 Fahrten und brachten im Ganzen 4550 Ballen Spartogras hieher, wofür sie eine Frachteinnahme von ungefähr 13.650 Francs erzielten.

Die Anzahl der aus Triest und Zengg angebrachten Holzladungen war gegen das Vorjahr grösser. Von den Schiffen, welche diese Einfuhr bewerkstelligten, gingen die

meisten, nachdem ihre Ladung gelöscht war, von hier nach griechischen Häfen, um daselbst Früchte für Triest einzunehmen.

Der häufiger gewordene Verkehr von Kauffahrern zwischen Triest und Malta hat bewirkt, dass manch neuer Artikel von dort eingeführt wurde, so namentlich: Erbsen, Bohnen, Mais, Leinenwaaren. Es unterliegt keinem Zweifel, dass bei einer ausgedehnteren und insbesondere auch mehr regelmässigen Verbindung mit dem genannten österreichischen Emporium der Waarenaustausch zwischen den zwei Märkten weit grössere Dimensionen annehmen würde.

Die Insel Malta erfreute sich auch im vorigen Jahre der Vortheile einer täglichen Communication mit Aegypten, der Levante und England, und hat dies der grossen Anzahl Dampfschiffe zu danken, welche diesen Hafen entweder im regelmässigen Dienste, oder einfach, um sich mit dem nöthigen Brennstoffe zu versehen, zum Anlaufspunkte wählen. Die Anzahl der Dampfer, welche hier in einem Tage vor Anker gehen, beträgt manchmal 15—20.

Der Vorzug, welchen Malta in Bezug auf den Preis der Steinkohlen gegen die benachbarten Plätze voraus hat, die sprichwörtlich gewordene Raschheit in der Lieferung dieses Brennstoffes, sowie auch die beim Ein- und Ausladen der Waaren sich darbietende Bequemlichkeit machen, dass die Capitäne Malta mit Vorliebe besuchen.

Der Plan, die Verbindungen zwischen dieser Insel und Sicilien zu verbessern, befindet sich noch im Stadium der Berathung seitens der Localregierung. Einige italienische, englische und französische Dampfschifffahrtsgesellschaften haben in dieser Beziehung bereits Offerte gemacht, während der österreichisch-ungarische Lloyd sich an der eröffneten Concurrenz nicht betheiligen zu wollen scheint.

Durch die Eröffnung der neuen calabrischen Eisenbahnlinie und die täglich zweimalige Verbindung zwischen Messina und Reggio hat der Verkehr Malta's mit dem Festlande bedeutend gewonnen. Die Post nach Triest gelangt in 4 Tagen dahin und ebenso umgekehrt.

Die letztjährigen Handelsgeschäfte zeigten im Allgemeinen eine erfreuliche Lebhaftigkeit, namentlich aber gilt dies von Cerealien und Oel.

In Bezug auf die ersteren verdankt man das zunächst der aussergewöhnlichen Billigkeit der Waare auf den Erzeugungsplätzen am Schwarzen Meere, sowie der beinahe gänzlich fehlenden Nachfrage aus Frankreich und England.

Viele Ladungen, die in Malta eintrafen, um da weitere Ordre zu erhalten, wurden statt dessen in den hiesigen Magazinen eingelagert, um erst zu gelegenerer Zeit zur Ausfuhr zu gelangen.

Der Preis für Weizen wechselte zwischen 2 L. 6 s. und 2 L. 10 s. für die maltesische Salma, wogegen Gerste verhältnissmässig theuer blieb und 1 L. 2 s. bis 1 L. 3 s. pr. Salma galt.

Auch die Berberei exportirte voriges Jahr viel Getreide, und zwar das Meiste davon nach Malta. Kornfrüchte dieser Provenienz stehen wegen ihrer minderen Qualität im Allgemeinen niedriger im Preise, als diejenigen vom Schwarzen Meere; der vorjährige Durchschnittspreis pr. Salma war 2 L. 2 s. für Weizen und 1 L. bis 1 L. 1 s. für Gerste.

Hiesige Getreidehändler unternahmen es, Muster der aus der Berberei kommenden Cerealien nach Triest und Dalmatien zu senden, und nach fachkundigem Urtheil erkannte man darin eine sehr currente Waare.

Zwei kleine Schiffe führten auch wirklich gegen Schluss des Jahres Ladungen von Gerste aus der Berberei nach Triest, und wenn dieser erste Versuch gelingt, dann darf man mit Sicherheit eine Wiederholung desselben in grösserem Massstabe erwarten.

Derlei Sendungen werden übrigens immer nur durch Vermittlung des hiesigen Platzes stattfinden, da die Berberei keine Beziehungen mit dem Auslande hat, und der dortige Händler längere Credite, wie sie bei directer Verladung nothwendig wären, nicht leicht gewähren kann. So aber schickt er seine Waare nach Malta, von wo die Bezahlung dafür in wenigen Tagen an ihn gelangen kann.

In Oel fanden während der letzten Monate des Jahres zahlreiche Umsätze, namentlich für England, statt. Der fast ein ganzes Jahr hindurch gedrückte Preis dieses Artikels stieg dann infolge der lebhaften Nachfrage von 10 s. auf 15 s. 6 d. pr. maltesischen Caffiso.

Die grossen Oelvorräthe, welche für die ganze Insel im Monate Juli 130.652 Caffisi betrugen, verringerten sich bis zum Jahresschlusse auf 103.543 Caffisi, so dass mithin Export und Consum zusammen 27.109 Caffisi aus dem Markte nahmen.

Malta bietet im Allgemeinen bequeme und vielfache Gelegenheit zur Einlagerung von Cerealien und Oel. In den hierorts in sehr grosser Anzahl vorhandenen unterirdischen Magazinen lassen sich diese Artikel ganz gut Jahre hindurch aufbewahren, ohne an ihrer Beschaffenheit die geringste Veränderung zu erleiden.

Blühend gestaltete sich in 1875 der Holzhandel und die diesfälligen Zufuhren, bezüglich welcher Oesterreich-Ungarn den ersten Rang behauptet, weisen gegen das Vorjahr eine Zunahme auf.

Der Import von Brettern aus Buchenholz, welche Triest beinahe ausschliesslich liefert, war sehr umfangreich. Derlei Bretter dienen zur Herstellung von Kisten für die Ausfuhr von Agrumen und Kartoffeln, in welch letzteren der hiesige Landwirth eine Haupteinnahmsquelle schätzt.

Grosse Mengen der genannten Frucht gehen nach England, und treffen dort zu einer Zeit ein, wo die eigene Kartoffelernte noch in weiter Ferne steht. Bekanntlich gedeiht diese Knolle hierlands in so vorzüglicher Güte, dass sie mit jedweder anderen Provenienz den Vergleich auszuhalten vermag.

Steinkohlen figuriren, wie immer, mit einer namhaften Ziffer unter den Einfuhren aus England. Es gelangten davon 262.115 Tonnen, und zwar so ziemlich Alles mittels Dampfschiffen, hieher. Der Preis schwankte zwischen 25 und 38 s. pr. Tonne Kohlen aus Cardiff.

Datteln von der Berberei beginnen in grossen Partien aus Tripolis, Sfax und Susa eingeführt zu werden, um dann von Malta aus nach den einzelnen Verbrauchsplätzen zu gelangen. Odessa bezieht davon eine namhafte Menge; ebenso England. Auch nach Triest finden hierin Sendungen statt, aber nicht auf directem Wege und in geringerem Umfange.

Oesterreich-Ungarn sendete im Jahre 1875, wie gewöhnlich, allerlei Gegenstände aus Eisen und Stahl, als: Nägel, Rasirmesser, Messer, Scheeren, Nähnadeln u. dgl.; ferner Messingwaaren in grosser Menge, Druck-, Schreib- und Packpapier, feines und ordinäres Siegellack, verschiedene Manufacte, Spiegel, Glas- und Krystallwaaren, Wachs- und Stearinkerzen, Zündhölzchen, Mehl, Bohnen und andere Hülsenfrüchte in getrocknetem Zustande, Hanf, musikalische Instrumente und noch mancherlei andere Industrieerzeugnisse.

Was die Ausfuhr Malta's an Producten der eigenen Landwirthschaft anbelangt, so ist dieselbe ziemlich beschränkt; sie umfasst eigentlich nur rohe und bearbeitete Baumwolle, Agrumen, Anis und seit den letzten Jahren auch noch, wie schon erwähnt, Kartoffeln.

Die übrigen Erzeugnisse des hiesigen Bodens, wie: Cerealien und Viehfutter, nimmt der örtliche Verbrauch in Anspruch; dabei sei jedoch erwähnt, dass die jährliche Ernte an Kornfrüchten kaum den Bedarf für 3 Monate deckt.

Die finanzielle Lage Malta's erwies sich in den letzten Monaten des vorigen Jahres als ziemlich kritisch. Die vorhandenen Capitalien sind zumeist in ägyptischen, tunesischen und auch türkischen Anlehensobligationen angelegt.

Die hiesige Börse war durch die Katastrophe zu Ende des Jahres in ernste Besorgnisse versetzt, und ohne die Erholung, welche der Cours der ägyptischen Fonds aus dem Verkaufe der Suezcanalactien schöpfte, wäre Malta einer argen Krisis wohl kaum entgangen. Gleichwohl hielten die Besitzer türkischer Staatspapiere, die sich übrigens in der Minderzahl befinden, die Börse fortwährend in Unruhe und Angst.

Die wiederholt vorgekommenen Getreideverkäufe am hiesigen Platze riefen einen lebhaften Begehr nach Wechseln auf London hervor. Devisen auf 30 Tage Sicht erhöhten sich deshalb auch bis 5 pCt. und solche auf 3 Monate dato bis 4 pCt. Prämie. Wechsel auf französische Plätze waren wenig gesucht.

Der in den hiesigen Handel unter der Benennung „Thaler der Königin" eingeführte Maria Theresia-Thaler circulirt hier zum Durchschnittscourse von 4 s. 1 d. Gegen Schluss des Jahres hatte der Zufluss dieser Handelsmünze so ziemlich ganz aufgehört, weil genug Stücke im Umlaufe waren; sobald aber wieder im nächsten Frühjahr der Händler aus der Berberei für sein nach Malta gebrachtes Getreide und Spartogras Zahlung erhalten muss, und zwar eben in dem von ihm jeder anderen Münzsorte vorgezogenen Maria Theresia Thaler, dann wird sich der davon vorhandene Vorrath als unzulänglich erweisen, und man wird, wie es auch im Frühjahr 1875 der Fall war, zu neuen Bezügen aus dem Auslande seine Zuflucht nehmen müssen.

Das Pfund Sterling hatte ein Aufgeld von 7—11 d. und das Zwanzigfranken-Stück ein solches von 4—6 d. gegen sicilianische und Maria Theresia-Thaler.

Die Industrie von Malta bewegt sich immer in dem nämlichen, ziemlich beengten Kreise, ohne einen besonderen Fortschritt entnehmen zu lassen. Erzeugnisse aus Stein, Spitzen, Filigranarbeiten in Gold und Silber, Baumwollgewebe und Strohhüte bilden ungefähr die Hauptartikel.

Der telegraphische Verkehr zwischen den Hauptpunkten dieser Insel wurde voriges Jahr zu Stande gebracht, wogegen der Bau einer Eisenbahn zur Verbindung der einzelnen Dörfer vorläufig noch Project ist.

Der Wiederaufbau des von den Flammen verzehrten Theatergebäudes gab mehreren hundert Handwerkern Beschäftigung und linderte so einigermassen die Noth, in welche die Arbeiterclasse im Allgemeinen gerathen ist. Auch mehrere Privatbauten wirkten da helfend mit.

Das hydraulische Dock setzte seine Thätigkeit fort, zum grossen Vortheil der Insel, aber gewiss nicht zum Nutzen der Actionäre. Die Herstellung eines den Rhedern jederzeit offenstehenden Dock war für Malta eine unabweisliche Nothwendigkeit und mit finanziellen Opfern wurde dasselbe auch zu Stande gebracht.

Gegenwärtig beschäftigt man sich mit einem Projecte, welches die Herstellung eines Etablissements zum Baue eiserner Dampfer bezweckt. Man hält dabei zunächst den Umstand im Auge, dass hier die Handarbeit billiger zu stehen kommt als in England. Wenn der Plan seine Verwirklichung erfährt, dann werden dem Lande daraus zweifellos wesentliche Vortheile erwachsen.

Der hiesige Landwirth, der den unebenen und felsigen Boden nur mit unsäglichen Mühen urbar zu machen vermag, baut seit mehreren Jahren mit Vorliebe Kartoffeln, weil ihm diese Frucht bedeutenden Gewinn abwirft.

Die Cultur der Baumwollpflanze wird zwar noch immer betrieben, jedoch in minderer Ausdehnung als früher. Der Getreidebau vermag sich nur unter dem Schutze

zu erhalten, den die Regierung der einheimischen Production angedeihen lässt. Von dem Augenblick an, wo der auf die fremde Frucht gesetzte hohe Einfuhrzoll zu bestehen aufhören würde, könnte das Erzeugniss dieser Insel mit den billigeren Preisen des Auslandes nicht concurriren.

Volkswirthschaftliche Verhältnisse der Vilajete von Siwas und Costambul (Kleinasien).

Samsun. Das Vilajet von Siwas in Anatolien umfasst die fruchtbaren Bezirke von Amasia, Uniė und Bafra und die erzreichen Districte von Tokat und Josgat. Das am Schwarzen Meere, nur 42 Fahrstunden von Constantinopel entfernt gelegene Städtchen Samsun dient ihm als Hafen und Stapelplatz.

Durch seine Lage ist dieser letztere Ort auch Einbruchstation für den Durchzugshandel nach Diarbekir, Mosul, Malatie und Karput, während im Innern der Provinz die zwei Messorte von Amasia und Sileh gelegen sind.

Wiederholte Missernten und in deren Gefolge Hungersnoth und Viehseuchen haben der hiesigen Bevölkerung, die zumeist aus Landwirthen und Saumthiertreibern besteht, die Mittel entzogen, durch eigene Kraft sich aus ihrer Nothlage zu befreien, so dass die Abnahme in dem Wohlstande der Bevölkerung trotz der Ergiebigkeit des Bodens sehr bemerkbar ist.

Samsun, welches eine Bevölkerung von ca. 5000 Köpfen zählt, hat eine offene Rhede mit einem unsichern Ankerplatz. Das Aus- und Einladen der hier anlaufenden Dampfer und Segelschiffe muss in ziemlicher Entfernung vom Strande in Lichterschiffen geschehen, was bei dem vorherrschenden Nordostwind zeitraubend, häufig sogar für Menschen und Ladung höchst gefährlich ist.

Die Verbindung dieses Seeplatzes mit den wichtigeren Städten des Hinterlandes, als: Siwas, Amasia, Tokat, und mit dem Messorte Sileh geschieht auf elenden Strassen und Saumpfaden, welche im Winter und Frühling unbenützbar sind.

Wenn die Regierung zum Versenden von Ausrüstungsgegenständen in die zahlreichen Garnisonsorte Saumthiere requirirt, so ist der Verkehr für die Handelsleute auf lange Zeit unterbrochen.

Gesellt sich hiezu noch der Uebelstand, dass wegen auswärts herrschender Epidemien Quarantainemassregeln zur Anwendung kommen, dann liegen Handel und Verkehr ganz darnieder.

Samsun besitzt kein Lazareth; die hiezu bestimmte Caserne, ein halb verfallenes Gebäude, ist so gelegen, dass die Reisenden, um dahin zu gelangen, die Stadt durchschreiten müssen und die daselbst Angestellten in beständigem Contact mit der Bevölkerung bleiben.

Die als inficirt erachteten Waaren werden im Zollamte mit den verdachtfreien zusammen eingelagert, wodurch sich für alle Güter unterschiedslos ein willkürlich verlängerter Bezugstermin ergiebt.

Samsun ist mit den Städten Siwas und Amasia durch Telegraphenleitungen verbunden. Die Post ist Gefälle der türkischen Regierung.

Vier Dampfschifffahrtsgesellschaften, nämlich: der österreichisch-ungarische Lloyd, die Messageries Maritimes, die russische Handelsgesellschaft und die ägyptische Azizie-Gesellschaft, lassen ihre Dampfer wochentlich einmal die Rhede von Samsun anlaufen. Ein von ihnen vereinbarter Tarif hat eine bedeutende Preisermässigung für den Personen- und Gütertransport zur Folge gehabt, wodurch die Concurrenz minder fühlbar wird.

Nur gering ist die Anzahl der Segelschiffe von grösserer Tragfähigkeit, welche die hiesige Rhede besuchen. Eine kleine Menge Segelboote unter türkischer Flagge transportiren Holz oder Getreide nach den benachbarten Küstenplätzen.

Der Gesammtwerth der Handelsbewegung betrug im Jahre 1874 15,225.971 fl. Gold, wovon 2,120.797 fl. auf die Ausfuhr und 13,105.174 fl. auf die Einfuhr entfallen. Die Türkei betheiligte sich an dieser Waarenbewegung bis zu 50 pCt., wogegen auf Frankreich 20 pCt., auf England 16 pCt., auf Oesterreich-Ungarn 10 pCt. und auf andere Länder 4 pCt. kommen.

Die Districte von Fatza, Uniė und Bafra an der Küste des Schwarzen Meeres sind reich an Getreide, vorzüglichem Tabak und ausgezeichnetem Hanf. Die Früchte von Amasia sind ebenso berühmt wie dessen Seidenbau, und obwohl durch den Futtermangel und zwei strenge Winter der Stand der Ziegen- und Schafheerden sich verringert hat, ist doch immer noch die Ausfuhr von Ziegen- und Schaffellen, Wolle und Tiftik (feinem Ziegenhaar) belangreich.

Im Jahre 1874 bezifferte sich diese Ausfuhr nach Menge und Werth folgendermassen:

Waarengattung		Menge	Werth, fl. Gold
Tabak	Oka	4,514.160	1,538.910
Mais	Kilo	167.754	262.863
Hafer	"	86.465	10.224
Hanf	Oka	750.000	239.000
Felle	Colli	500	45.000
Ziegenhaar	"	100	10.000
Schafwolle	"	150	5.100
Pelzwerk	"	24	9.600
Obst und Hülsenfrüchte	"	400	2.303

Die Türkei bezieht hievon weitaus den grössten Theil, und zwar besonders: Tabak, Hanf, Getreide, Hülsenfrüchte, Obst und Seide, wie dies aus nachstehenden Angaben erhellt:

Waarengattung		Menge	Werth, fl. Gold
Tabak (feinste und geringste Qualität)	Oka	1,873.740	63.873
Mais	Kilo	93.520	1,779.336
Hanf	Oka	310.000	589.086
Felle	Colli	500	45.000
Schafwolle	"	150	5.100
Tiftik	"	100	10.000
Pelzwerk	"	24	9.600
Hülsenfrüchte und Obst	"	500	2.303

Oesterreich-Ungarn, Frankreich und England bezogen folgende Artikel:

Waarengattung	Oesterreich-Ungarn		Frankreich		England	
	Menge, Oka	Werth, fl. Gold	Menge, Oka	Werth, fl. Gold	Menge, Oka	Werth, fl. Gold
Tabak	599.220	476.649	599.220	816.318	138.720	482.985
	Kilo		Kilo		Kilo	
Mais	29.774	52.785	16.300	28.693	26.130	44.955
Hafer	780	909	85.685	99.315	.	.
	Oka		Oka		Oka	
Hanf	10.000	34.083	180.000	55.224	250.000	124.980

Die Ausfuhr von Tabak, der in den Districten von Bafra und Fatza in vorzüglicher Qualität gebaut wird, hat bedeutend abgenommen, da der Bauer, der bekanntlich keine Capitalien besitzt, und sich seit Einführung des Tabakmonopols nur schwer Vorschüsse auf das zu erwartende Product verschaffen kann, den mit derlei Misslichkeiten nicht verbundenen Anbau von Hanf oder Mais vorzieht.

Die Einfuhr findet zumeist durch Vermittlung des Marktes von Constantinopel statt, weshalb sich die Provenienz der betreffenden Artikel nicht leicht constatiren lässt.

Von Constantinopel wurden im Jahre 1874 bezogen:

Waarengattung	Menge		Werth, fl. Gold
Kaffee	Säcke	400	28.000
Zucker	Fass	400	12.000
Drahtstifte	„	340	4.080
Erdöl	Kisten	1000	7.000
Seife	Colli	80	2.240
Kurzwaaren	Kisten	440	19.800
Fensterglas und andere Glaswaaren	„	110	1.100
Schafwollwaaren	Colli	850	255.000
Eisen	Ctr.	1200	13.200
		Gesammtwerth	342.420

Colonialien, Zucker, Kaffee und Spirituosen stammen aus Frankreich, Fensterglas und Drahtstifte aus Belgien. Olivenöl feinster Qualität liefert Marseille.

Direct aus England wurden noch Baumwollmanufacte im Werthe von 35.000 fl. bezogen. Ebenso lieferte England auf directem Wege Eisen und Eisenwaaren, Kupfer und Weissblech. Tuch und Kurzwaaren stammen aus Deutschland.

Oesterreich-Ungarn führte im Jahre 1874 ein: kleine Partien Zucker und Kaffee, Weingeist und Kurzwaaren im Gesammtwerthe von 9000 fl. Stahl wird nur aus Oesterreich bezogen; desgleichen fertige Herrenkleider, jährlich etwa für 10.000 fl.

Aus den übrigen türkischen Provinzen bezieht das Vilajet Siwas Salz, Bauholz, Südfrüchte, Teppiche. Die meisten Einfuhren sind zum Transit nach Mosul, Diarbekir, Karput und Malatie bestimmt, denn das eigene Hinterland Samsun's ist arm und dessen Verbrauchsfähigkeit kaum nennenswerth.

Während sich in den Provinzen der europäischen Türkei durch den Bau der Eisenbahnen die Nothwendigkeit der Jahresmessen für den Grosshandel theilweise verloren hat, besitzen dieselben in Kleinasien, wo infolge des Mangels an Strassen der Verkehr höchst erschwert ist, noch grosse Bedeutung.

Den Kleinhändler im Innern des Landes kann nur während der schönen Jahreszeit sein Magazin verlassen, um auswärts seinen Bedarf für ein Jahr zu decken. Der Umsatz auf den Messen ist belebt, doch finden zumeist nur Bedarfsgegenstände Abnahme.

Die zwei Messorte im Vilajet von Siwas sind das von Samsun 22 Stunden entfernte Amasia, und das 34 Stunden entlegene Zileh. In ersterer Stadt beginnt der Jahrmarkt in der zweiten Novemberwoche und dauert 15 Tage, worauf dann die Käufer und Verkäufer sich nach Zileh begeben, wo die bestbesuchte und lebhafteste Messe stattfindet. Ist die Ernte halbwegs befriedigend ausgefallen und das Wetter günstig, dann ist auf grossen Umsatz zu rechnen.

Die Messe von Zileh war voriges Jahr weniger besucht, als gewöhnlich. Die zu Markte gebrachten ausländischen Waaren bestanden in Kopftüchern für Frauen, gefärbten Indiennes (Cetaries), bedruckten Kopftüchern (Cemberias), türkischen Mützen, ordinären Tuchen, Gold- und Silberfäden, Colonialien und Kurzwaaren.

Von einheimischen Producten sind zu erwähuen: Handgespinnste aus Schafwolle, Seiden- und Wollstoffe aus Aleppo, Baumwollgewebe aus Marsuvan, Indiennes, Kleider aus Abbastoff, bearbeitetes Kupfer aus Tokat, und Getreide. Die Verkäufer kommen zumeist aus Aleppo und dem Innern von Anatolien.

Das vorherrschende schlechte Wetter, welches die Wege nahezu unbrauchbar gemacht hatte, verursachte einen geringen Besuch und Flauheit in den Transactionen. Kaum 70 pCt. der zugeführten Waaren wurden verkauft, und die beispiellos gering gewordene Kauffähigkeit der Bevölkerung hatte zur Folge, dass die Aleppiner Waare auf Lager blieb, und harter Weizen selbst zu 15 Piaster, Gerste zu 7 Piaster pr. Kilo (die türkische Goldlira zu 131 Pstr. gerechnet) nicht verkäuflich war.

Der Gesammtumsatz, der sich auf 10.000 Goldlire (beiläufig 100.000 fl.) belief, wurde wohl zum grössten Theil gegen Baarzahlung, der Rest auf 3 Monate Frist gemacht. Aus Oesterreich-Ungarn wurden Kurzwaaren, Fesse und Tücher bezogen. Von Seiten der Regierung wurde für die Zeit der Messe in Zileh ein Telegraphenamt bestellt und zur Sicherheit des Verkehrs ein Militärdetachement abgesendet.

Der Transport der Waaren von Samsun nach dem Inneren geschieht auf Saumthieren und Kameelen, ist aber infolge des schlechten Zustandes der Wege sehr theuer. So wird für die Last von 30 Batman (à 6 Oka) nach Zileh 80—100 Piaster, nach Amasia 45—160 Piaster, nach Siwas 120—150 Pstr. gezahlt.

An der Waaren-Ein- und Ausfuhr betheiligt sich der österreichisch-ungarische Lloyd in lebhafter Weise, wie denn überhaupt dieses vaterländische Verkehrsinstitut mit Recht in der Levante bevorzugt wird. Von hier führen seine Dampfer hauptsächlich Tabak, Getreide und Hanf nach Triest.

Oesterreich-Ungarn bezieht die guten Tabaksorten von Bafra für die k. k. Regie in bedeutenden Mengen, ferner Hanf in vorzüglicher Qualität aus dem Bezirke von Fatza und Getreide für Triest und Dalmatien.

Die Geldverhältnisse liegen auch in dieser Provinz sehr im Argen. Der gesetzliche Zinsfuss steht zwischen 12 und 18 pCt. für das Jahr. Der Wucher gedeiht.

Das am Schwarzen Meer, 24 Stunden von Constantinopel entfernte Städtchen Ineboli mit beiläufig 5000 Einwohnern ist der Hafenplatz für das Vilajet von Costambul, und vermittelt den Verkehr mit Angora und Japrakli, an welch letzterem Orte alljährlich im Monat August eine Messe abgehalten wird.

Auch in diesem Verwaltungsgebiete haben infolge von Trockenheit und der letzten strengen Winter grosse Hungersnoth und Viehseuchen geherrscht. Die bekannten Angoraziegen, deren feines Haar sehr geschätzt wird, sind grossentheils zu Grunde gegangen und die Bevölkerung ist sehr verarmt.

Die in gewöhnlichen Jahren gewonnenen Rohproducte sind: Weizen, Hanf, Galläpfel, Wachs, Salep, Tiftik und Häute. Während im Jahre 1872 von diesen Erzeugnissen nahezu 20.000 Colli über Ineboli verschifft wurden, ist im Jahre 1874 deren Ausfuhr auf $^1/_3$ der erwähnten Menge herabgesunken.

Der Marktort Japrakli ist von der Hauptstadt Costambul des gleichnamigen Vilajet 22, und von Ineboli 44 Stunden entfernt. Der elende Zustand der Strassen, welche zwar seit 10 Jahren im Bau begriffen, aber noch immer unvollendet sind, erschwert die Communication.

Die von den Einheimischen auf die Messe von Japrakli gebrachten Waaren sind: Salep, Getreide, Tiftik, Felle und Teppiche; dieselben waren aber auf der letzten Messe ebenso schwer verkäuflich, als die von Kaufleuten aus Constantinopel und Aleppo zugeführten Artikel, die grossentheils in ordinären bedruckten Kopftüchern, Indiennes, groben Tuchen, Damascener und Aleppiner Seiden- und Wollwaaren bestehen.

Falls nicht mehrere gesegnete Erntejahre kommen, ist auf die Consumtionsfähigkeit der Bevölkerung dieser Districte nicht zu rechnen.

Schifffahrtsverkehr von Tripolis (Berberei) im Jahre 1875.

Tripolis. Im Jahre 1875 sind hier unter österreichisch-ungarischer Flagge 8 Segelfahrzeuge und 1 Dampfer mit einer Gesammttragfähigkeit von 1117 Tonnen erschienen. Unter diesen waren 5 von 567 Tonnen beladen, und zwar brachten 2 von 169 Tonnen Spartogras aus Homs, 2 von 298 Tonnen verschiedene Waaren aus Malta und 1 von 100 Tonnen ebenfalls gemischte Ladung aus Marseille.

Alle 9 Fahrzeuge haben noch im vorigen Jahre diesen Hafen wieder verlassen, darunter blos 2 von 169 Tonnen in Ballast, alle anderen beladen. Die Ausfracht dieser letzteren bestand in Kornfrüchten und Spartogras und hatte einen Gesammtwerth von beiläufig 24.000 fl. Bis auf 1 Schiff von 100 Tonnen, welches nach Marseille bestimmt war, segelten die beladenen Fahrzeuge mit ihren Frachtgütern nach Malta.

Unter fremder Flagge hat folgender Verkehr von Handelsschiffen stattgefunden:

Flagge	Schiffe	Tonnen
Türkische	754	26.389
Englische	126	90.735
Italienische	230	28.798
Griechische	12	1.176
Deutsche	1	442
Zusammen	1123	147.540

Alle diese Schiffe waren sowohl bei der Ankunft, als bei der Abfahrt beladen. Ihre Einfuhren hatten einen Gesammtwerth von 7,210.300 fl.; es befanden sich darunter: Baumwollwaaren für 3,560.000 fl., Schafwollwaaren für 672.000 fl., Colonialien für 889.750 fl., Eisen für 175.000 fl., Oel für 120.000 fl., Reis für 155.000 fl., Glasperlen für 120.000 fl., Seidenwaaren für 202.000 fl.

Von hier exportirt haben die genannten Fahrzeuge hauptsächlich: Weizen für 1,698.800 fl., Gerste für 1,286.724 fl., Salz für 218.913 fl., Schafwollwaaren für 210.000 fl., Spartogras für 2,372.680 fl., Elefantenzähne für 800.000 fl., Straussfedern für 2,750.000 fl., Matten für 100.000 fl., Goldstaub für 240.000 fl. Der Werth der im Jahre 1875 unter fremder Flagge verschifften Handelsgüter beziffert sich im Ganzen mit 10,411.105 fl.

Wirthschaftliche Lage des Departement de la Seine Inférieure im Jahre 1875.

Rouen. Die Lage des Handels und der Industrie hat gegen das Vorjahr keine wesentliche Veränderung erfahren. Der Gang der Fabrikation war ziemlich belebt und regelmässig, die Arbeiterbevölkerung hatte ununterbrochen Beschäftigung und die Fabriksbesitzer waren im Allgemeinen mit den erzielten Resultaten zufrieden.

Infolge der Verbindung des Elsass mit Deutschland hatte man gemeint, dass die Auswanderung einer gewissen Anzahl Industrieller von dort zur Errichtung mehrerer neuen Spinnereien in diesem Departement führen werde. Das ist aber nicht der Fall gewesen; die betreffenden Gewerblichen des Elsass zogen es vielmehr vor, neue Etablissements in näher gelegenen Departements und namentlich im Departement der Vogesen zu errichten, wo sie eines leichten Abflusses ihrer Erzeugnisse sicherer waren, ohne ihre Beziehungen mit den Webern einzustellen, denen sie aus Erfahrung bekannt waren. Ausserdem wussten sie, dass die Production der diesseitigen Spinner für den örtlichen Bedarf ausreiche.

Uebrigens fanden sich mehrere Webereibesitzer durch die Wahrnehmung, das der Absatz ihrer leichten Gewebe und vorab der Futterstoffe infolge der den Bedarf über steigenden Erzeugung sich verringerte, zu dem Entschlusse veranlasst, ihrer Fabrikation eine andere Richtung zu geben, und die diesfälligen Versuche blieben nicht ohne Erfolg. Namentlich sind es buntgestreifte Gewebe für Damenkleider und Herrenhemden, die sich bereits einen günstigen Ruf erworben und der Weberei zu einer schon seit langer Zeit nicht gekannten Lebhaftigkeit verholfen haben.

Auch der Färberei, welche in diesem Departement ein sehr ausgedehntes Feld der Thätigkeit besitzt, kommt die vorerwähnte Neuerung ganz vorzüglich zu statten.

Das Spinnen der zur Erzeugung der Tücher von Elbeuf verwendeten Schafwolle geschieht fast lediglich und, so zu sagen, ununterbrochen in Darnétal; diese Arbeit hängt übrigens ganz von der grösseren oder geringeren Thätigkeit des genannten Fabrikationszweiges ab, dem sie nahezu ausschliesslich gewidmet ist.

Die Lage der Tuchmanufactur von Elbeuf blieb so ziemlich unverändert; in leichter Modewaare machte sich auch während des letztverflossenen Jahres die Concurrenz von Roubaix und Amiens fühlbar.

Die Handweberei vermochte wohl noch immer den Versuchen der mechanischen Weberei, sie vom Platze zu verdrängen, erfolgreichen Widerstand zu leisten; lange jedoch wird sie den Druck nicht mehr auszuhalten vermögen.

Der Preis der fabricirten Waare bleibt noch viel zu hoch, trotz der in dem Lohne der Handarbeiter vorgenommenen thunlichen Ermässigung. Das unvermeidlich bevorstehende Aufhören dieser Erwerbsquelle trifft eine gewisse Anzahl Familien, die am Flachlande in sehr bescheidenen Verhältnissen lebend, keine anderen Subsistenzmittel zur Verfügung haben.

Das unaufhörliche Steigen der Lebensmittelpreise hat in den einzelnen Gewerbszweigen zu erhöhten Lohnforderungen geführt, und die Arbeitgeber fühlten sich in den meisten Fällen, um nicht ihre Thätigkeit gelähmt zu sehen, zur Gewährung dieser Forderungen veranlasst.

Auf das geistige Wohl der arbeitenden Classe wird hier eine rege Sorgfalt verwendet. Unter den verschiedenen dahin abzielenden Einrichtungen sei der öffentlichen Bibliotheken besondere Erwähnung gethan. Dieselben enthalten eine reiche Sammlung gewählter Bücher, welche allen Jenen, die sich darum melden, ohne Entgelt geliehen werden.

Der Elementarunterricht erfreut sich in der Stadt Rouen einer sehr grossen Entwicklung, und die Zahl der Kinder, welche man an demselben theilnehmen lässt, steigt fortwährend.

Die Menge der während des vorigen Jahres im hiesigen Hafen ein- und ausgeladenen Waaren beträgt 337.305 und resp. 153.875 Tonnen. Von den Einfuhren sind zu erwähnen: 268.344 Tonnen englische Steinkohlen, 10.526 Tonnen Bauholz, 1.729 Tonnen rohe Baumwolle, 495 Tonnen rohe Schafwolle, 11.269 Tonnen Hafer.

Im Vergleich zum Vorjahre hat sich die Zufuhr von Steinkohlen um 85.000 Tonnen oder nahezu 50 pCt. vermehrt; dagegen ist bezüglich des Bauholzes eine Abnahme um beiläufig 5000 Tonnen oder 30 pCt. zu constatiren. Auch Wein und Weizen, wovon in 1874 bedeutende Mengen hieher gelangten, figuriren beim letztjährigen Import nur mit geringfügigen Belangen.

Die wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr waren im Jahre 1875 folgende: 10.465 Tonnen Sand für Glashütten, 19.212 Tonnen Gyps, 5467 Tonnen gelber und rother Oker, 1154 Tonnen Wein, 5600 Tonnen Mühlsteine, 10.285 Tonnen Kornfrüchte, 12.047 Tonnen Mehl, 7156 Tonnen Kartoffeln.

Mit Oesterreich-Ungarn hat auch im Jahre 1875 kein Güteraustausch stattgefunden und ist kein nationales Fahrzeug im hiesigen Hafen erschienen.

Handel und Schifffahrt von Odessa im Jahre 1875.

Odessa. Das Jahr 1875 ist eine der kritischesten Zeitperioden gewesen, die der Odessa'er Handel durchgemacht hat. Durch die vorangegangenen Krisen in seiner Kraftentwicklung gehemmt, lebte der Platz nur der Hoffnung auf günstigere Gestaltung der Verhältnisse und erwartete namentlich von einer guten Ernte eine Wendung zum Besseren.

Die nachfolgenden Ziffern für das Jahr 1875, verglichen mit jenen der früheren 4 Jahre, lassen entschieden einen ökonomischen Rückschritt erkennen, den dieser Platz gemacht hat:

Jahr	Werth der Ausfuhr Mill. Silberrubel	Werth der Einfuhr Mill. Silberrubel	Gesammtwerth Mill. Silberrubel
1875	47·1	35·7	82·8
1874	51·2	44·7	95·9
1873	43·4	60	103·4
1872	51·5	65·7	117·2
1871	53·3	39·9	93·2

Die Verminderung, welche sich in 1875 gegenüber dem Vorjahre ergab, fällt auf beide Branchen des Verkehrs, Ein- und Ausfuhr, zugleich. Da Odessa in erster Linie ein Exportplatz ist und das hiesige Getreidegeschäft alle übrigen Zweige weitaus überragt, so ist es begreiflich, dass von der mehr oder minder erfreulichen Entwicklung des ersteren die entsprechende Gestaltung der anderen abhängen müsse.

Zu Anfang des Jahres waren die Getreideumsätze auf diesem Platze sehr beschränkt; sie erreichten in den ersten drei Monaten zusammen kaum die Ziffer von 430.000 Tschetwert. Bei den geschraubten Preisen, welche hier herrschten und verhältnissmässig stets höher standen, als auf den fremden Märkten, gelang es nicht, das Geschäft zu animiren.

Der Monat April liess sich besser an; zahlreiche, vordem gecharterte Schiffe kamen in diesem Hafen an und brachten einiges Leben auf den Markt. In den nachfolgenden drei Monaten aber war hier eine ausserordentliche Regsamkeit wahrzunehmen. Dieser Umstand ist der Ungunst der Nachrichten zuzuschreiben, welche aus England, Frankreich und Amerika über die bevorstehende Ernte verbreitet wurden.

In der Erwartung eines grossen Bedarfes im Auslande gingen sehr umfangreiche Transactionen von Statten und so häufte sich da ein bedeutender Getreidevorrath auf. Ziemlich gleichzeitig fügte es sich, dass auch fast in sämmtlichen zum Getreiderayon von Odessa gehörigen Gouvernements ernste Klagen über schlechte Ernteaussichten laut wurden, Klagen, welche neben den gleich trübseligen Nachrichten aus dem Auslande nicht verfehlten, den hiesigen Preisen eine entschieden steigende Tendenz zu verleihen.

Die Speculation schien ihre ehemalige Kraft wieder erlangt zu haben; die gesunkenen Hoffnungen belebten sich, und man glaubte eine der glänzendsten Campagnen angetreten zu haben. Die erhöhten Course, welche namentlich London notirte, hatten eine fieberhafte Bewegung erzeugt, man ging geradezu im Freudentaumel der Zukunft entgegen. In den vier Monaten April bis Juli wurden hier über 1,600.000 Tschetwert Getreide umgesetzt.

Unterdessen hatte sich aber gezeigt, dass die hier rücksichtlich des europäischen Getreidebedarfes gemachten Berechnungen trügerisch gewesen; die Erträgnisse der Consumtionsländer stellten sich als ziemlich befriedigend heraus; die amerikanische Ernte ergab unerwartet günstige Resultate, und zudem wurde constatirt, dass in den Speichern des westlichen Europa noch bedeutende Vorräthe aus früheren Ernten lagerten.

Kaum war der wirkliche Stand der Verhältnisse im Auslande allgemeiner bekannt, so neigten dort sofort die Preise zur Baisse; hier jedoch wollte man sich von der wahren Sachlage nicht recht überzeugen lassen, hier dauerte die rosige Stimmung an. Man glaubte sogar dem Auslande durch einen gewissen Rückhalt zu imponiren, welcher schliesslich für den hiesigen Platz nur bedauerliche Folgen hatte.

Die Summe der hiesigen Transactionen während der letzten 5 Monate des Jahres kam in ihrer Gesammtheit nicht über die Ziffer von 625.000 Tschetwert hinaus; je mehr man in der Zeit fortschritt, desto bodenloser gestaltete sich die Stagnation, so dass mit Ende des Jahres in Odessa ein Getreidevorrath von mehr als 1½ Million Tschetwert, zum grössten Theile von der 1874er Ernte, sich vorfand.

Der hiesige Cerealienexport, mit Gegenüberstellung der vorjährigen Resultate, ist aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

Fruchtgattung	1875 Menge, Tschetwert	1875 Werth, Silberrubel	1874 Menge, Tschetwert	1874 Werth, Silberrubel
Weizen	2,728.513	34.788.528	2,899.970	35,147.618
Roggen	288.428	2,163.214	267.334	1,872.674
Erbsen	8.432	84.320	32.383	323.821
Hafer	6.228	31.138	205.603	1,028.017
Gerste	187.066	972.746	242.006	1,452.039
Mais	18.055	144.436	36.293	290.340

Fruchtgattung	1875 Menge, Tschetwert	1875 Werth, Silberrubel	1874 Menge, Tschetwert	1874 Werth, Silberrubel
Weizenmehl	56.314	2,477.843	193.364	4,254.013
Leinsaat	42.135	547.761	74.971	974.629
Rapssaat	64.078	640.780	138.099	1,380.990
Zusammen	3,399.249	41,850.766	4,090.023	46,724.141

Die Preisbewegung gestaltete sich pr. Tschetwert, wie folgt:

Fruchtgattung	1875 Silberrubel	1874 Silberrubel
Winterweizen	7·75—13	5·25 —14·75
Sandomir	8·10—12·50	7·25 —14·12 1/2
Hirka	8·40—12·50	6·75 —14·30
Arnaut	8·75—11·25	10·65 —12·50
Roggen	5·05— 7·40	4·45 — 7·60
Mais	5·20— 7·65	7·62 1/2— 8
Gerste	4·40— 6	4·50 — 6·60
Hafer	4·50— 5·25	4·50 — 5·75
Leinsaat	10·80—12	10·50 —13·25
Rapssaat	5·25— 6·10	4·50 — 6

Wenn man die oben angegebenen Ziffern in ihrer Gesammtheit ins Auge fasst, so möchte man glauben, dass eine Exportmenge von nahezu 3 1/2 Mill. Tschetwert Getreide im Werthe von fast 42 Mill. Silberrubel am Ende wohl ein befriedigendes Ergebniss bilde. Allein die vorausgeschickte Darstellung des Ganges der Geschäfte dürfte das Trügerische, welches in diesen Ziffern liegt, angedeutet haben.

Ausserdem ist zu bedenken, dass die angeführte Werthsumme den hiesigen Erstehungswerth ausdrückt, der aber auf den ausländischen Märkten wegen der dort eingetretenen Baisse bei weitem nicht realisirt werden konnte. Wenn also von jener Totalsumme die enormen Verluste in Abzug gebracht werden, welche den Speculanten durch den zwischen Kauf- und Verkaufspreis liegenden Unterschied erwachsen sind, so zeigt sich die Trostlosigkeit der Situation in ihrem bitteren Ernste.

Die Verhältnisse, welche den Odessa'er Getreidemarkt im Jahre 1875 charakterisirten, stammen übrigens nicht aus der neuesten Zeit; es ist schon lange, dass sie die Prosperität dieses Platzes bedrohen. Wie sehr man auch die Ursachen der hiesigen Missstände kennen möge, so liegen sie doch viel zu tief und sind zu zahlreich, als dass sie sich mit einem Male beheben oder etwa einfach von hieraus unwirksam machen liessen.

Noch vor kurzem hat das hiesige Börsencomité die Sachlage mit grellen Farben geschildert und auf Mittel hingewiesen, mit denen die Situation zu retten wäre. Der Fortschritt in der Landwirthschaft Südrusslands ist gering und schwach, die Arbeit theuer, die Verkehrswege unzweckmässig, das Capital unfrei oder beschränkt, der Credit untergraben.

Um einen bleibenden Umschwung in diese Verhältnisse zu bringen, dazu sind ernste und wohlerwogene Massnahmen erforderlich. Odessa, weil eben nur Exportplatz, könnte dabei zumeist blos eine passive Rolle spielen. Die wiederholten Klagen, welche hier in dieser Beziehung laut wurden, sind in weitere Kreise gedrungen; man erwartet von competenter Seite abhelfende Vorkehrungen, denn von diesen hängt die Zukunft des hiesigen Platzes ab.

Der Getreidehandel von Odessa ist trotz der Calamitäten, mit denen er zu kämpfen hat, noch immer bedeutend; die Art und Weise aber, wie er betrieben wird, zeigt nicht von rationellem Fortschritt, und darin liegt dermalen die Hauptgefahr.

Odessa besitzt keine regelmässige Getreidebörse, ebenso keine Vorschriften, welche das Getreidegeschäft regeln. Es ist daher begreiflich, dass Angebot und Nachfrage sich nicht leicht und ungezwungen begegnen können, und dass es dem Einzelnen überlassen bleiben muss, mehr nach individuellem Gutdünken, oft aufs Gerathewohl zu arbeiten, statt sich einer gemeinsamen, aus dem Ueberblicke eines geordneten Organismus sich ergebenden Auffassung zu conformiren.

Neben dem Getreide ist Schafwolle der bedeutendste Exportartikel dieses Platzes. Der Wollhandel gestaltete sich während des letztverflossenen Jahres trotz der hohen Preise ziemlich günstig; es wurden 67.827 Pud mehr als im Vorjahre exportirt. Namentlich in spanischer Wolle war das Geschäft lebhaft.

Zu bemerken ist, dass Oesterreich den hiesigen Wollmarkt fast gänzlich vernachlässigte, wohl hauptsächlich der theueren Preise wegen. Der grösste Begehr zeigte sich von französischer Seite.

Eine erfreuliche Thatsache ist es jedoch, dass das russische Inland mit einer gesteigerten Nachfrage auftrat; Hauptkäufer waren die Moskauer Industriellen. Diese Tendenz der russischen Fabriken, sich im eigenen Lande zu approvisioniren, welche man als ein Symptom des hierländigen industriellen Fortschrittes ansehen will, könnte, wenn sie in Zukunft sich fortan bekundete, einen Impuls zur Verbesserung der russischen Schafzucht geben.

Durch eine Concurrenz mit Australien würde dieser Zweck nimmermehr zu erreichen sein, indem man einsieht, dass ein solches Beginnen vergeblich ist; der australische Schafzüchter, begünstigt durch mancherlei Verhältnisse, kann billiger produciren und leichter dem Bedarfe der westeuropäischen Märkte entgegenkommen, als Russland.

Das Talggeschäft war besser als im Vorjahre. Von diesem Artikel kann übrigens nur wiederholt werden, dass er eine Vergangenheit hatte; eine Zukunft dürfte ihm kaum wieder erblühen, es wäre denn, dass die Schafzucht rationeller und sorgfältiger betrieben werden könnte. Von einem Massenexport ist nicht mehr die Rede und kann füglich gegenüber der australischen und südamerikanischen Concurrenz nicht mehr die Rede sein.

Die übrigen Ausfuhrartikel dieses Platzes fallen sowohl der Menge als dem Werthe nach nicht merklich ins Gewicht und geben kaum zu einer besonderen Besprechung Anlass. Nachstehende Uebersicht bietet einen Vergleich der diesfälligen Ergebnisse für die letzten 2 Jahre:

Waarengattung		1875 Menge	1875 Werth, Silberrubel	1874 Menge	1874 Werth, Silberrubel
Talg	Pud	56.307	225.231	16.553	66.213
Spiritus	„	84.752	593.268	216.308	1,514.156
Lebende Thiere	Stück	7.332	77.432	4.292	128.214
Rohe Häute	Pud	4.892	19.568	13.157	52.629
Leder	„	.	.	550	8.812
Schafwolle	„	281.855	2,430.116	214.028	2,047.509
Tauwerk	„	27.602	55.206	29.040	58.080
Holzwaaren	„	8.278	124.170	.	100.321
Verschiedene Waaren	„	.	1,128.536	.	440.321
Gold- und Silbermünzen und Banknoten	„	.	624.520	.	77.757
Zusammen	Pud	463.686	5,278.047	489.636	4,494.012
	Stück	7.332	.	4.292	.

Im Hinblick auf die ungünstige Lage des Getreidegeschäftes, welches als der Nerv des Odessa'er Handels hemmend auf die anderen Zweige des hiesigen Verkehres einwirkte, ist es nicht zu verwundern, dass der Waarenimport dem Vorjahre gegenüber in geringeren Proportionen sich bewegte, wie dies aus nachstehender Tabelle hervorgeht:

Waarengattung		1875 Menge	1875 Werth, Silberrubel	1874 Menge	1874 Werth, Silberrubel
Thee	Pud	46.912	1,877.913	36.822	1,979.204
Reis	„	237.028	521.461	257.523	568.128
Kaffee	„	71.485	1,072.287	80.721	1,240.479
Baumöl und andere Oele	„	295.432	2,033.861	249.278	2,666.556
Petroleum	„	249.693	1,498.160	237.330	1,405.981
Wein (in Fässern)	„	81.520	662.165	84.268	743.680
Wein	Flaschen	32.351	48.526	27.060	41.143
Champagner	„	55.058	137.646	32.700	135.077
Geistige Getränke	„	120.856 }	189.799	. }	130.920
„ „	Pud	20.015 }		11.940 }	
Frisches Obst	„	442.873	534.014	456.737	1,388.850
Verschiedene Früchte	„	255.725	1,467.254	518.393	1,693.831
Tabak in Blättern	„	62.009	3,100.442	63.013	2,880.831
Cigarren	„	238	47.700	184	35.725
Gegerbtes Leder	„	10.184	449.811	7.628	330.633
Rohe Baumwolle	„	585.574	4,099.022	484.227	2,864.451
Baumwollgarn	„	17.654	890.307	19.593	961.668
Eisen in Blättern	„	39.452	157.809	34.367	42.714
Rohes Eisen	„	970.932	1,594.875	1,174.476	1,715.254
Geschmiedetes Eisen	„	83.925	419.624	149.496	647.405
Erzeugnisse aus Eisen, Stahl oder Kupfer	„	57.751	751.001	48.182	440.812
Zündwaaren	„	27.110	216.877	32.349	263.986
Lederwaaren	„	3.054	315.978	2.841	310.769
Baumwollmanufacte	„	5.467	425.737	5.924	634.874
Seidenmanufacte	„	716	436.840	1.527	445.450
Schafwollmanufacte	„	20.490 }	1,027.127	9.922 }	472.817
„	Stück	416 }		. }	
„	Dutzend	. }		332 }	
Leinenmanufacte (Verzollung nach dem Gewichte)	Pud	113.041	279.256	5.799	114.284
Leinenmanufacte (Verzollung nach dem Werthe)	„	.	.	.	53.551
Steinkohlen	„	1,256.773	247.924	11,110.764	2,205.429
Maschinen und Modelle	„	253.274	746.165	418.124	1,208.583
Fayence	„	39.722	79.645	39.851	86.857
Porzellanwaaren	„	1.314	25.793	1.904	38.144
Glaswaaren	„	879.111 }	784.157	48.930 }	614.635
Bouteillen	Stück	. }		472.980 }	
Töpferwaaren	Pud	2.895	87.292	4.285	100.066
Blechwaaren	„	4.657	93.141	5.043	217.457
Tischler- und Drechslerwaaren	„	27.397	378.733	22.374	476.745

Waarengattung		1875 Menge	1875 Werth, Silberrubel	1874 Menge	1874 Werth, Silberrubel
Papierwaaren	Pud	30.535	618.573	30.054	631.310
Johannisbrod	„	74.852	158.507	257.079	519.230
Verarbeitetes Gold . . .	„	6·20	81.400	9	105.000
Verschiedene Waaren . .		.	9,971.149	.	13,701.065

Der Waarenimport nach Odessa beschränkt sich schon seit einigen Jahren mehr auf Deckung der localen Bedürfnisse und hat den speculativen Charakter, den er sich aneignen zu wollen schien, gänzlich abgestreift. Ueberhaupt hat in neuester Zeit die Speculation auf jedem Gebiete den sicheren Boden verloren, so beispielsweise die Speculation in Häusern, welche sich grossartig entwickelte, um plötzlich jämmerlich zusammenzustürzen. Der Grund hievon ist hauptsächlich in dem Umstande zu suchen, dass jeder Geschäftsunternehmung jetzt der Bankcredit entzogen ist, welchen sie früher in übertriebenem Masse genoss.

Aber selbst das nichtspeculative Importgeschäft leidet noch immer an den Folgen der vorangegangenen Krisen, und empfinden dies auch viele unserer nationalen Kaufleute und Fabrikanten, welche mit dem hiesigen Platze in den verschiedensten Branchen arbeiten und nur zu oft ihre hierortigen Verbindungen mit Verlust abbrechen müssen.

In den Jahren 1872 und 1873 hat sich zwar in Odessa ein Läuterungsprocess vollzogen, aus welchem zum Theil gesunde Elemente hervorgegangen sind; allein selbst diese sind dermalen meist nicht im Stande, ein sicheres Terrain für eine gedeihliche Fortentwicklung zu finden. Daher empfiehlt sich im Operiren nach jeder Seite hin die äusserste Vorsicht.

Die verfügbaren Capitalien, deren es begreiflicherweise in einer Stadt, wie Odessa, geben muss, ziehen sich gegenwärtig vom Handel, welcher keine geeignete Sicherheit bietet, am liebsten zurück, und wenden sich dafür, eine fruchtbringende Anlage suchend, dem Fondsgeschäfte zu. Sowohl Staatspapiere, als auch Local-Hypothekar-Werthe, welche bei genügender Sicherheit eine hohe Verzinsung gewähren, waren im Jahre 1875 stark gesucht, weshalb die Course fortan in die Höhe gingen.

Weniger erfreuten sich die Actien der hiesigen Handelsbanken der Gunst des Publicums; denn leider ist deren Lage durch den krankhaften Zustand des Handels im Allgemeinen sehr in Mitleidenschaft gezogen.

So kam es, dass die Course dieser Papiere täglich sanken, bis der Sturz der Moskauer Commerzleihbank eine Panique verbreitete, durch welche ein allgemeines Misstrauen gegen die Bankinstitute eintrat.

Dank der von der Regierung gewährten Unterstützung, ist noch rechtzeitig die Gefahr, welche ihnen drohte, beschworen worden. Die Gemüther haben sich wieder beruhigt, allein die Lage ist nicht besser geworden; denn auch die Banken sind angesichts der am Platze andauernden geschäftlichen Missstände auf die grösste Zurückhaltung angewiesen.

Selbstverständlich wurden auch die Wechselcourse von dem Einflusse der herrschenden Verhältnisse berührt. Zu Anfang des Jahres notirte London 7·16 und Marseille 351. Der verminderte Export und namentlich der durch die Moskauer Bank-Katastrophe heraufbeschworene Sturm liessen aber nach und nach die Course bis auf 7·75, beziehungsweise 423 emporschnellen. Das Disagio der russischen Papierrubel schwankte zwischen 6 — 15 pCt.

Auch die Schifffahrt verspürte den Druck der Verhältnisse. Im internationalen Verkehr liefen hier 954 Schiffe mit 758.374 Tonnen ein, was im Vergleich zum Vorjahre eine Abnahme um 210 Schiffe und 114.117 Tonnen bildet. Unter den angekom-

menen Fahrzeugen befanden sich 378 Segelschiffe mit 116.501 Tonne und 576 Dampfer mit 641.873 Tonnen (gegen 494 Schiffe mit 147.422 Tonnen und resp. 670 mit 661.746 Tonnen im Vorjahre).

Nach Flaggen gesondert, stellt sich diese Schifffahrtsbewegung dem Vorjahre gegenüber folgendermassen dar:

Flagge	1875				1874			
	Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	87	37.189	90	63.270	91	36.319	115	75.946
Russische	11	2.347	170	269.600	36	8.073	190	329.352
Englische	33	11.484	179	157.807	27	9.052	291	247.440
Italienische	90	36.790	52	52.327	133	56.120	42	39.645
Türkische	77	8.424	.	.	81	10.564	.	.
Griechische	53	9.873	3	137	99	18.195	1	684
Deutsche	11	4.088	5	4.159	6	903	1	807
Schwedisch-norwegische	14	5.461	7	5.206	17	6.513	7	5.166
Belgische	1	249	18	21.851	.	.	18	22.306
Holländische	.	.	14	15.581	.	.	4	3.679
Französische	.	.	37	50.733	1	285	.	.
Dänische	1	596	.	.	.	.	.	.
Walachische	.	.	.	.	3	596	1	45
Nordamerikanische	.	.	1	1.202	.	.	.	.

Die Cabotage, welche der russischen Flagge vorbehalten ist, war durch 826 Dampfer und 1790 Segelschiffe vertreten.

Charakteristisch war auch im Jahre 1875 das Uebergewicht der Dampfschifffahrt über die Segelschifffahrt im auswärtigen Verkehre, wobei wieder insbesondere die englische Flagge hervortrat.

Gleichwie die meisten anderen hat auch die österreichisch-ungarische Flagge im letztverflossenen Jahre gegen 1874 eine Abnahme erfahren, u. z. um 29 Schiffe mit 11.806 Tonnen beim Einlauf und um 28 Schiffe und 15.526 Tonnen bei der Abfahrt.

Die nationale Flagge nahm hinsichtlich der Schiffzahl und des Tonnengehaltes in der hiesigen Hafenbewegung den dritten Platz ein. Von den Segelschiffen waren bei der Ankunft 82 mit 35.374 Tonnen und bei der Abfahrt 81 mit 35.004 Tonnen, von den Dampfern hingegen 88 mit 61.190 Tonnen und resp. 84 mit 56.968 Tonnen handelsthätig.

Der Ladungswerth der angekommenen nationalen Segelschiffe betrug 1,055.000 fl., jener der ausgelaufenen 4,990.000 fl., somit gegen 1874 um 117.000 und resp. 1,550.000 fl. mehr. Der diesfällige Werth der österreichisch-ungarischen Dampfer lässt sich wegen ihrer stark gemischten, daher schwer abschätzbaren Ladungen nicht einmal annähernd bestimmen.

Am directen Verkehre zwischen Odessa und den Häfen der österreichisch-ungarischen Monarchie haben sich in der Abfahrt 6 nationale Schiffe mit 4.079 Tonnen und einem Ladungswerthe von 147.000 fl., in der Anfahrt aber blos 1 Schiff mit 565 Tonnen, welches handelsunthätig war, betheiligt.

Die Frachten, welche das ganze Jahr hindurch flau bei vorwiegend rückgängiger Tendenz waren, schwankten zwischen 27—35 s. nach England und $1^{3}/_{4}$—$2^{1}/_{2}$ Francs nach dem Mittelmeere.

Wirthschaftliche Lage der Schweiz im Jahre 1875.

Zürich. Im letztverflossenen Jahre hatte man die Folgen der Ueberproduction und Ueberspeculation früherer Perioden in reichlichem Masse zu tragen. Dem Handel und der Industrie fehlte es an Absatz und durch den forwährenden Abschlag in den Preisen der Rohstoffe ging der grössere Theil des sonst zu erzielenden Nutzens verloren. Der Export in den einzelnen Industrie-Erzeugnissen der Schweiz hat sich nicht nur nicht gehoben, sondern ist bedeutend zurückgegangen.

Während solchergestalt grosse Einbussen in den Einkünften' des Landes stattfanden, wurden umgekehrt durch den Bau neuer Eisenbahnlinien die Capitalskräfte in unverhältnissmässiger Weise in Anspruch genommen.

Eine leider nicht geringe Anzahl bedeutender industrieller und anderer Unternehmungen gingen auf eine wenig ehrenvolle, in der Schweiz bisher unerhörte Art zu Grunde. Dieser allgemeinen Nothlage entsprach das bodenlose Sinken aller in Eisenbahnen und gewerblichen Unternehmungen angelegten Actien und Obligationen. Die Katastrophe der Gotthardbahn kann wegen der bedeutenden Summen, welche namentlich im Canton Zürich in Actien und Obligationen dieses Unternehmens investirt sind, zu einer Landescalamität werden, wenn sich die Verhältnisse nicht günstiger gestalten.

Es konnte nicht ausbleiben, dass durch die Entwerthung der Eisenbahn- und industriellen Werthpapiere auch die Actien von Banken und Creditinstituten in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Es mag auffallen, dass sich trotz dieser Umstände die Einfuhren durchweg vermehrt haben und dass diese Vermehrung gerade bei den wichtigsten Artikeln, wie: geistige Getränke, Getreide, Zucker und Kaffee, 10 bis 15 pCt. gegen das Vorjahr beträgt.

Man hat daraus auf eine gesteigerte Consumtions- und Zahlungsfähigkeit unserer Bevölkerung im Ganzen und Grossen geschlossen. Ebenso gut lässt sich darin aber auch ein Beweis für die Behauptung finden, dass die Masse der Bevölkerung infolge der hohen Arbeitslöhne grössere Ansprüche an das Leben stellt, das heisst, mehr geniesst und weniger spart.

Das Jahr 1875 war für die Landwirthschaft der Schweiz im Allgemeinen ein ungünstiges, hauptsächlich infolge der anhaltend nassen Witterung im Juni und Juli. Der Getreideertrag blieb daher in den Körnern und im Stroh zurück, die Kartoffeln wurden wenig stärkemehlhaltig und auf den Wiesen stand das Futter sehr dünn. Infolge des geringen Nährgehaltes des Futters wurde daher auch 20 bis 25 pCt. weniger Milch producirt.

Butter ist im Preise bis auf 140 Centimes pr. Pfund gestiegen. Käse fand guten Absatz, indem für fetten guten Emmenthaler und Exportwaare 88 bis 93 Francs per Centner bezahlt wurde. Dem entsprechend sind auch die Milchpreise gestiegen, wogegen die Fleischpreise so ziemlich constant blieben. Die Nachfrage nach gutem Zuchtvieh war sehr belebt.

Der Weinstock blieb mit ganz unbedeutenden Ausnahmen bis jetzt von der Reblaus verschont. Man ist hier der Meinung, dass die Einführung englischer und amerikanischer Rebsorten die hauptsächliche, wenn nicht ausschliessliche Veranlassung derjenigen Fälle war, welche überhaupt in der Schweiz vorgekommen sind.

Zum ersten Mal seit Menschengedenken ist in diesem Jahre im Strandboden des Rheins, der Rhone und des Bielersees die Heuschreckenplage aufgetreten. Als bestes Vertilgungsmittel hat sich das Einsammeln der Thiere (wie bei den Maikäfern) bewährt. Die eingesammelten Thiere wurden in heissem Wasser getödtet.

Der Getreidebau nimmt von Jahr zu Jahr ab. Man kommt zu der Ueberzeugung, dass man denselben, namentlich der hohen Löhne wegen, welche für die Feldarbeit bezahlt werden müssen, eher reduciren und sein Hauptaugenmerk auf Viehzucht und Milchwirthschaft richten muss; deshalb werden auch die diesfälligen Bestrebungen der Milchversuchsstationen u. s. w. von den Cantonalregierungen lebhaft unterstützt.

Die landwirthschaftlichen Industrien, wie: Tabak- und Cigarrenfabrikation, Bierbrauereien, Branntweinbrennereien u. s. w., hatten sich voriges Jahr einer lebendigen Nachfrage für ihre Producte zu erfreuen.

Im Getreidehandel war das Jahr 1875 seinem Vorgänger sehr ähnlich. Marseille beherrschte mit russischem Weizen die Lage, obgleich Südrussland keine ausgezeichnete Ernte gemacht hatte. Die Vorräthe von 1874 waren aber so gross, dass während 6 Monaten, so zu sagen, nur altes Getreide verschifft wurde. Zudem war die Qualität des russischen Weizens eine aussergewöhnliche, was denn auch besonders dazu beitrug, die Concurrenz des ungarischen Weizens zu verdrängen.

Das ganze Jahr hindurch konnte Romanshorn, das Depôt für österreichisch-ungarische Waare, nicht ausser seinem nächsten Rayon verkaufen, und Zürich, sonst der beste Platz für Romanshorn, consumirte fast ausschliesslich von Marseille stammenden Weizen.

Die Einfuhr von ungarischer Frucht betrug deshalb nur 350.000 Ctr. und dauerte blos bis Ende Januar, von welcher Zeit ab der Import aus Ungarn ganz aufhörte. Die Qualität war durchgängig so gering, dass der Doppelcentner des besten Weizens aus Ungarn in Romanshorn 2 Francs weniger galt, als russisches Product.

Romanshorn verdankt es allein den billigen Frachttaxen von Galizien und denjenigen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, dass sein Verkehr noch eine einigermassen nennenswerthe Ziffer aufzuweisen im Stande war.

Während man in Oesterreich-Ungarn Marseille als die glückliche Rivalin im Getreidehandel betrachtet, ist man dort keineswegs ohne Sorgen, dass durch die Bestrebungen, welche sich anderwärts, so auch in Oesterreich Ungarn, für einen billigen Getreidetransport geltend machen, der Getreidehandel von Marseille in sehr gefährlicher Weise bedroht werde.

Da die österreichische Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, so sagt man in Marseille, im Einvernehmen mit den in ihren Bereich fallenden Eisenbahnen so niedrige Tarifsätze vereinbarte, so könne ein ganz kleiner nord- oder ostschweizerischer Consument einen Waggon Getreide auf diesem Wege zu den gleichen Bedingungen kommen lassen, wie sie von den grössten Händlern in Marseille gestellt werden.

Daraus folge, dass die walachischen, moldanischen und bessarabischen Producte nicht mehr danauabwärts gehen, um zur See nach Marseille zu gelangen, sondern donauaufwärts befördert werden, bis sie die betreffenden österreichischen und deutschen Bahnen erreichen. Es stelle sich dabei eine für jetzt zwar noch nicht sehr bedeutende, immerhin aber merkbare Kostenersparniss heraus.

Auf dem in Galatz oder Ibraila verladenen und zur See nach Marseille kommenden Getreide laste für Fracht, Ausschiffung, Einlagerung und Eisenbahntransport von Marseille nach Genf und von da nach Romanshorn ein Spesenbetrag von zusammen 8 Frcs. 27 Cent. pr. 100 Kilogr von einem der äussersten Endpunkte Galatz oder Ibraila bis Lindau, resp. Romanshorn nur 7 Frcs. 76 Cent. oder um 51 Cent. pr. 100 Kilogr. weniger.

Für das auf dem Donauwege nach der Schweiz gelangende Getreide hat man durchschnittlich noch weitere 40 Cent. pr. 100 Kilogr. an Transportkosten von Romanshorn nach den wichtigsten schweizerischen Stationen zu tragen; anderseits aber verursachen die in Galatz oder Ibraila verladenen Körnerfrüchte aus den Donauländern einen Aufwand von mindestens 1¼ Franc pr. 100 Kilogr. für den Transport auf dem Strome, so dass eine Tonne Getreide, von Ibraila nach der Schweiz über Marseille bezogen,

um 14 Frcs. 60 Cent. theurer zu stehen komme, als wenn der Transport durch die österreichischen und deutschen Gesellschaften vermittelt wird.

Dieses Raisonnement dürfte wohl beweisen, dass bei einigermassen günstigen Ernteresultaten in Oesterreich-Ungarn die Concurrenz von Marseille nicht mehr zu fürchten wäre, und besonders auch, dass durch den projectirten Bau der Arlbergbahn sich für den Verkehr aus Oesterreich-Ungarn noch viel vortheilhaftere Bedingungen ergeben müssten.

Die schweizerische Baumwollindustrie hatte voriges Jahr sowohl in Garnen als auch in Tüchern gröberer Sorte ein lohnendes Geschäft. Gegenüber dem beständigen Sinken der Rohstoffpreise um ca. 13 bis 15 pCt. wichen die Garnpreise bis Nr. 60 nur um 5 pCt. und es konnten fortwährend Contracte für längere Lieferzeit gemacht werden.

In den erwähnten Garnen, besonders in den Nummern 36—44, welche oft in grossen Partien nach Oesterreich verkauft werden, war stets grosse Frage für den inländischen Bedarf. Mit Oesterreich konnte sich kein regelmässiges Geschäft entwickeln, denn die im Ganzen düsteren Zustände der österreichischen Garnconsumenten in Verbindung mit der englischen Concurrenz hemmten den Verkehr in fühlbarer Weise.

Die schweizerischen Feinspinner, welche Maco verarbeiten, hatten 1875 ein sehr schlechtes Geschäft. Nebst der grossen Entwerthung des Rohstoffes hatte sich der Verbrauch der feinen Garne von Nr. 60—120 sehr stark reducirt. Die daraus fabricirten Tücher fanden keine Nehmer, und wer sich auf grobe Nummern einrichten konnte, der that es.

Infolge dieser Verhältnisse häuften sich in den Feinspinnereien grosse Vorräthe und es wurden, wie es in solchen Fällen gewöhnlich vorkommt, Schleuderverkäufe gemacht, wobei im Ganzen die Preise der feinen Garne so entwerthet wurden, dass auch bei den vorhandenen billigen Rohstoffpreisen kein Nutzen blieb. Ein Spinner, welcher schon 20 Jahre Maco verarbeitet, sagte, ein so schlechtes Jahr habe er noch nicht erlebt, und habe auch nicht geglaubt, dass die Macospinnerei so schlecht werden könnte.

Die aus feinen Garnen gewobenen Tücher, welche von schweizerischen Webern auf 400 bis 500 Webstühlen erzeugt wurden, mussten der englischen Concurrenz ganz weichen. Diese Fabrikanten fanden jedoch sofort Arbeit in den gewohnten Sorten von Calicots, und der Ausfall dieser Tücher drückte nicht die fraglichen Weber, sondern die Lieferanten der Garne, die Feinspinner.

Für die Baumwollindustrie der Schweiz ist die beantragte Modification der Handelsverträge mit Italien eine Frage von grosser Bedeutung. Obschon man hierzuland meistens mit Wasserkraft arbeitet, so sind doch im Allgemeinen die Arbeitslöhne viel höher als in Italien und Oesterreich. Der Schweizer Industrielle ist daher auch ohne Schutzzölle und ohne die angeregte Erhöhung derselben schlechter situirt, als die über Wasserkraft verfügenden Spinner und Weber der genannten Länder.

Gestatten auch mitunter die seit Entstehung der hierländigen Baumwollindustrie mit Fleiss und Ausdauer erworbenen Vortheile bezüglich Ausnützung des Rohstoffes u. s. w. trotz Schutzzoll nach Italien und Oesterreich zu verkaufen, so ist darunter nicht verstanden, dass es mit grossem Vortheil geschieht. Im Gegentheil, der Nutzen, den derlei Sendungen abwerfen, ist so klein, dass die Spinner der erwähnten Länder es wohl ganz lächerlich fänden, mit so geringfügigem Gewinne zu arbeiten.

Schifffahrt und Handel von Smyrna im Jahre 1875.

Smyrna. Was die Schifffahrtsbewegung im Allgemeinen betrifft, so ist gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme des Dampferverkehrs bei stetiger Abnahme der Segelschifffahrt zu verzeichnen.

Im Jahre 1875 sind in den Hafen von Smyrna 760 Dampfer mit 721.675 Tonnen und 533 Segelschiffe mit 77.105 T. Gehalt eingelaufen, während im Vorjahre 712 Dampfer mit 623.530 T. und 660 Segelschiffe mit 85.442 T. Gehalt gezählt wurden.

Die einzelnen Flaggen betheiligten sich an den letztjährigen Einläufen in nachstehendem Verhältniss:

Flagge	Dampfer				Segelschiffe			
	Mit Ladung		In Ballast		Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische .	163	165.350	.	.	21	6.614	3	1.501
Amerikanische	.	.	.	.	9	4.648	.	.
Britische	146	156.608	24	22.861	29	5.774	12	2.763
Deutsche	.	.	.	.	3	862	.	.
Aegyptische	102	88.885	.	.	.	.	.	.
Französische	104	122.870	.	.	.	.	.	.
Griechische	.	.	.	.	131	15.972	10	1.660
Holländische	3	2.787	4	3.890	4	627	2	286
Italienische	71	68.377	.	.	16	5.220	7	3.694
Russische	59	51.872	.	.	10	835	.	.
Schwedische	1	630	.	.	16	3.148	3	685
Spanische	.	.	1	645	.	.	.	.
Türkische	82	36.900	.	.	248	21.929	9	887
Zusammen . .	731	694.279	29	27.396	487	65.629	46	11.476

Ausgelaufen sind 748 Dampfer mit 709.448 Tonnen und 479 Segelschiffe mit 72.790 T., während im Jahre vorher 702 Dampfschiffe mit 618.822 T. und 559 Segelfahrzeuge mit 80.007 T. den Hafen verliessen. Auf die einzelnen Flaggen vertheilen sich die Abfahrten des Jahres 1875 in nachstehender Weise:

Flagge	Dampfer				Segelschiffe			
	Mit Ladung		In Ballast		Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische .	162	164.861	.	.	18	6.317	7	2.060
Amerikanische	.	.	.	.	5	2.968	4	1.680
Britische	154	163.224	4	3.469	35	7.162	8	1.806
Deutsche	.	.	.	.	3	862	.	.
Aegyptische	102	88.885	.	.	.	.	.	.
Französische	105	124.466	.	.	.	.	.	.
Griechische	.	.	.	.	23	3.528	99	12.043
Holländische	7	6.677	.	.	6	913	.	.
Italienische	71	68.377	.	.	9	3.931	13	4.498
Russische	59	51.872	.	.	.	.	11	935
Schwedische	1	630	.	.	14	3.180	5	912
Türkische	83	36.987	.	.	23	2.620	196	17.375
Zusammen . .	744	705.979	4	3.469	136	31.481	343	41.309

Unter den englischen Segelschiffen befanden sich 2 mit anglo-maltesischer, unter den türkischen je 4 mit samiotischer und walachischer Flagge. Bei den britischen Schiffen ist ferner 1 Dampfer von 225 Tonnen inbegriffen, welcher alle 14 Tage mit Berührung der unterwegs liegenden Echellen den Verkehr zwischen Smyrna und Adalia unterhält.

Ausserdem sind im Jahre 1875 noch 2448 Fahrzeuge von weniger als 30 Tonnen (gegen 2685 in 1874) unter griechischer und türkischer Flagge eingelaufen, welche die Küstenfahrt im Archipel, sowie an den Küsten Griechenlands und Klein-Asiens betreiben.

Endlich sind noch einige kleine Dampfer unter türkischer und französischer Flagge zu erwähnen, welche die Küstenfahrt im Golfe von Smyrna besorgen. Drei von diesen Dampfern mit grösserem Tonnengehalte dehnen ihre Fahrten bis nach Metelin, Aivali und anderen Häfen des Archipels aus.

Der Gesammtwerth der im Jahre 1875 ein- und ausgeführten Waaren vertheilt sich im Vergleich zum Vorjahre folgenderweise auf die einzelnen Länder, mit welchen dieser Verkehr stattfand:

Länder	1875			1874		
	Werth der Einfuhr, fl.	Werth der Ausfuhr, fl.	Gesammtwerth, fl.	Werth der Einfuhr, fl.	Werth der Ausfuhr, fl.	Gesammtwerth, fl.
Oesterreich-Ungarn .	2,734.608	5,203.330	7,937.938	2,171.064	4,230.944	6,402.008
Amerika ..	1,213.772	3,476.932	4,690.704	778.344	4,602.500	5,380.844
Belgien ...	52.064	56.664	108.728	109.564	202.552	312.116
Deutschland	1,531.000	1,756.292	3,287.292	2,038.428	1,061.548	3,099.976
Aegypten ..	1,082.692	1,315.888	2,398.580	1,544.148	838.880	2,383.028
Frankreich .	5,867.760	2,888.648	8,756.408	5,735.612	2,730.004	8,465.616
Griechenland	340.168	179.372	519.540	514.004	77.272	591.276
Grossbritannien	11,884.276	12,714.376	24,598.652	21,899.960	14,941.740	36,841.700
Holland ...	50.804	1,439.696	1,490.500	100.772	321.568	422.340
Italien	1,105.580	1,468.672	2,574.252	1,722.352	1,392.652	3,115.004
Russland...	1,122.180	797.468	1,919.648	892.600	725.204	1,617.804
Schweden u. Norwegen.	.	.	.	32.000	.	32.000
Spanien ...	.	4,481.896	4,481.896	.	4,430.472	4,430.472
Türkei	7,823.136	3,164.136	10,987.272	7,366.464	3,840.440	11,206.904
Gesammtsumme ..	34,808.040	38,943.370	73,751.410	44,905.312	39,395.776	84,301.088

Es participirte somit an dem Gesammtumsatze des Jahres 1875: Grossbritannien mit 33·3 pCt., die Türkei mit 14·8 pCt., Frankreich mit 11·8 pCt., Oesterreich-Ungarn mit 10·1 pCt. (7·5 pCt. im Vorjahre), Amerika und Spanien mit je 6·3 pCt., Deutschland mit 4·5 pCt., Italien mit 3·4 pCt., Aegypten mit 3·2 pCt., Russland mit 2·5 pCt., die anderen Länder zusammen mit 3·8 Percent.

Die letztjährige Ein- und Ausfuhr ergiebt in Bezug auf Menge und Werth der Waaren und mit besonderer Berücksichtigung Oesterreich-Ungarns folgendes Verhältniss:

Einfuhr.

Waarengattung		Im Ganzen		Davon aus Oesterreich-Ungarn	
		Menge	Werth, fl.	Menge	Werth, fl.
Alaun	Colli	366	10.248	.	.
Baryt	„	593	7.116	.	.
Baumwollgarne	„	6.780	3,065.420	210	96.600
Baumwollwaaren	„	4.083	1,803.996	151	69.460
Bier	Fässer	1.899	30.384	1.556	24.896
Blei und Schrot	Colli	634	35.504	.	
Butter	Fässer	1.576	440.580	172	30.960
Caviar	„	791	614.552	.	.
Cerealien	Säcke	25.324	152.792	.	.
Cochenille	Colli	272	87.040	.	.
Droguen	„	2.516	335.044	94	12.784
Eisen	Tonnen	5.341	876.284	.	.
Eisenblech	Colli	1.995	37.252	340	6.800
Eisenwaaren	„	2.586	159.684	181	36.200
Farbwaaren	„	1.142	758.100	68	1.904
Fensterglas	„	3.372	34.752	.	.
Fesse	Kisten	572	263.100	542	249.320
Fische, gesalzene	Colli	6.233	175.216	51	2.040
Früchte, getrocknete	„	2.445	47.552	.	.
Genever	Körbe	1.055	5.276	.	
Glaswaaren	Colli	2.102	400.404	1.184	236.800
Gold- und Silberdraht	„	22	10.560	7	3.360
Häute	„	588	247.672	12	5.760
Henna*)	Säcke	2.182	40.148	.	.
Bauholz	Tonnen	7.536	1,510.080	428	85.600
Farbholz	„	201	2.536	184	736
Bretter	Stück	397.043	107.304	117.623	47.052
Indigo	Colli	170	163.592	.	.
Käse	„	4.124	150.276	6	384
Kaffee	Säcke	21.305	1,175.944	590	33.040
Kartoffeln	Colli	7.347	135.940	.	.
Kerzen	„	4.383	169.572	3.426	95.928
Kupfer	„	700	99.368	.	.
Kurzwaaren	„	3.160	1,163.748	340	129.200
Leder	„	2.168	634.528	2	736
Leinöl	Fässer	286	145.520	2	240
Liqueure	Colli	1.293	40.172	9	288
Manufacturen	„	5.244	3.463.340	32	22.400
Marmor und Bausteine	Stück	67.387	27.156	.	.
Mehl	Säcke	58.994	1,085.488	3.559	65.484
Möbel	Colli	612	37.556	38	2.696
Nägel	„	11.142	557.100	329	15.792
Papier	„	6.974	466.464	5.368	368.496
Pappendeckel und Carton	Ballen	604	28.992	39	1.872
Petroleum	Colli	114.432	549.272	.	.

*) Die Blätter von Lawsonia inermis, von den türkischen Frauen zum Braunfärben der Nägel verwendet.

Waarengattung		Im Ganzen		Davon aus Oesterreich-Ungarn	
		Menge	Werth, fl.	Menge	Werth, fl.
Pfeffer	Säcke	1.215	43.740	.	.
Pottasche	„	106	11.840	10	1.120
Reis	„	53.547	874.792	12	192
Rum	Fässer	5.336	162.660	3.177	50.800
Sackleinwand und Cannevas	Ballen	3.049	484.892	273	25.116
Schwefel	Säcke	10.167	182.472	.	.
Seidenzeuge	Colli	914	1,110.720	19	34.960
Seife	„	797	26.004	6	216
Seilerwaaren	„	1.380	64.400	397	10.264
Soda	Fässer	2.799	257.508	19	1.748
Stärkemehl	Colli	1.735	31.928	.	.
Stahl	„	1.028	30.776	970	29.100
Steinkohlen	Tonnen	26.343	526.880	.	.
Tabak und Tumbeki	Colli	19.120	1,986.104	.	.
Teppiche	Ballen	237	43.672	4	800
Töpferwaaren	Colli	421	59.224	300	42.000
Tuche	Ballen	1.715	1,348.912	153	211.140
Uhrwaaren	Kisten	105	58.400	2	2.400
Waffen	Colli	84	29.912	6	2.160
Waaren, verschiedene *)	„	15.514	420.124	1.167	32.676
Wein	„	935	47.900	.	.
Weingeist	Fässer	1.665	205.612	317	34.236
Weizen	Kilo	267.574	535.148	.	.
Wirk- und Webewaaren	Colli	2.494	1,375.360	60	42.000
Wollwaaren	„	1.183	853.080	319	236.060
Zink	„	290	80.040	.	.
Zinn	„	315	25.200	.	.
Zucker	Fässer	32.324	1.549.836	2.646	190.512
Zündwaaren	Colli	2.517	142.380	2.505	140.280

Ausfuhr.

Waarengattung		Im Ganzen		Davon nach Oesterreich-Ungarn	
		Menge	Werth, fl.	Menge	Werth, fl.
Alizzari	Ballen	3.815	91.476	.	.
Antimon	Quintal	894	8.940	.	.
Baumwolle	Ballen	61.361	6,626.988	8.099	874.692
Baumwollsamen	Tonnen	5.659	237.676	.	.
Baumwollwaaren	Colli	2.432	671.232	1	690
Bekmés (Traubensyrup)	Fässer	153	3.060	.	.
Cerealien	Säcke	93.789	750.312	76	608
Chromerz	Tonnen	1.772	77.968	.	.
Cocons	Säcke	565	103.960	1	184
Fische, gesalzene	Colli	537	19.352	.	.
Früchte, getrocknete	„	8.696	151.004	220	4.048

*) Unter dieser Rubrik sind inbegriffen: Hüte, Schuhwerkzeug, Handschuhe, Tinte, Bücher, Modewaaren, Parfümerien, Theer u. s. w.

Waarengattung		Im Ganzen Menge	Werth, fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Galläpfel	Colli	6.324	402.176	261	16.704
Gelbbeeren (Kreuzbeeren)	„	2.547	183.384	5	360
Gummi (Mastix und Traganth)	„	1.629	192.276	110	12.088
Hadern	Ballen	7.450	136.060	2	360
Halwa	Colli	1.688	20.256	.	.
Hanf	Ballen	180	16.560	2	184
Ochsenhäute	„	5.095	713.232	380	53.200
Lamm- und Ziegenfelle	„	101	11.004	43	4.644
Hasenfelle	„	176	52.408	2	592
Käse	Colli	1.651	55.836	.	.
Kanariensaat (Alpiste)	Säcke	572	4.096	.	.
Knochen	Tonnen	1.389	52.712	.	.
Lakritzensaft	Kisten	6.057	169.596	685	19.180
Lakritzenwurzel	Ballen	35.747	570.752	.	.
Oel	Fässer	1.300	150.800	63	7.308
Opium	Kisten	4.322	5,480.800	59	76.700
Opiumsamen	Tonnen	2.316	416.880	.	.
Feigen	Ctr.	189.939	2,279.268	21.335	256.020
Rosinen, schwarze	„	73.844	295.376	3.175	12.700
Rosinen, rothe	„	291.283	4,193.336	56 560	814.464
Sultaninen	„	115.462	2,309.240	61.836	1,236.720
Scammonium	Colli	100	55.200	.	.
Schmirgel	Tonnen	3.360	147.840	.	.
Schwämme	Colli	14.300	2,114.124	1.454	166.880
Sesam	Säcke	14.231	201.936	.	.
Storax	Fässer	41	3.772	13	1.196
Schleifsteine	Tonnen	81	13·284	.	.
Tabak und Tumbeki	Colli	3.820	334.480	292	29.200
Teftik (Vliesswolle)	Ballen	584	77.712	71	9.656
Teppiche	„	2.277	1,034.304	36	13.680
Valloneen	Ctr.	661.310	6,048.028	166.680	1,533.456
Waaren, verschiedene *)	Colli	39.793	1,437.044	116	2.368
Wachs	„	863	135.828	263	42.228
Wein	Fässer	2.479	69.412	73	2.044
Weizen	Kilo	47.310	94.624	12	24
Wolle	Ballen	4.577	745.048	68	11.152

In Percenten ausgedrückt, beziffert sich der Antheil der einzelnen Länder an der Ein- und Ausfuhr der letztverflossenen 2 Jahre in nachstehender Weise:

Länder	1875 Einfuhr Percent	1875 Ausfuhr Percent	1874 Einfuhr Percent	1874 Ausfuhr Percent
Oesterreich-Ungarn	7·0	13·6	4·8	10·7
Amerika	3·4	9·1	1·8	11·7
Deutschland	4·4	4·5	4·5	2·7
Aegypten	3·5	3·3	3·5	2·1

*) Darunter: Eingemachte Früchte, Zuckerwerk aller Art, Rosenessenz u. s. w.

Länder	1875 Einfuhr Percent	1875 Ausfuhr Percent	1874 Einfuhr Percent	1874 Ausfuhr Percent
Frankreich	16·9	6·5	12·7	6·9
Grossbritannien	34·3	32·9	48·7	38·0
Italien	3·2	3·7	3·8	3·5
Russland	3·3	2·2	1·9	1·8
Spanien	.	10·7	.	11·2
Türkei	22·6	12·5	16·4	9·8
Alle anderen Länder zusammen	1·4	1·0	1·9	1·6

Bei der Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn haben nachfolgende Artikel gegen das Vorjahr eine Zunahme erfahren:

Baumwollgarne um 67 Colli und 20.524 fl.; Butter um 61 Fässer und 17.196 fl.; Eisenblech um 330 Colli und 6.640 fl.; gesalzene Fische um 21 Colli und 1.200 fl.; Glaswaaren um 66 Colli und 35.400 fl.; Bretter um 61.735 Stück, bei einer gleichzeitigen Werthverringerung um 170.464 fl.; Kaffee um 81 Säcke und 6572 fl.; Kerzen um 3130 Colli und 87.640 fl.; Manufacturen um 7 Colli und 7400 fl.; Mehl um 3229 Säcke und 59.676 fl.; Möbel um 14 Colli und 1640 fl.; Nägel um 48 Colli und 2448 fl.; Papier um 889 Colli und 171.420 fl.; Sackleinwand und Cannevas um 273 Ballen und 25.116 fl.; Seidenstoffe um 7 Colli und 13.840 fl.; Seilerwaaren um 81 Colli, wogegen der Werth des Artikels um 3640 fl. abnahm; Soda um 14 Fässer und 1308 fl.; Töpferwaaren um 141 Colli und 21.648 fl.; Tuche um 83 Ballen und 106.140 fl.; Waffen um 4 Colli und 1520 fl.; Weingeist um 68 Fässer und 7344 fl.; Wollwaaren um 88 Colli und 32.780 fl.; Zucker um 2257 Fässer und 174.952 fl.

Dagegen hat sich bei folgenden Einfuhren österreichisch-ungarischer Provenienz eine Abnahme ergeben:

Bier um 100 Fässer und 1600 fl.; Droguen um 79 Colli und 10.052 fl.; Eisenwaaren um 127 Colli und 18.008 fl.; Farbwaaren um 87 Colli und 2446 fl.; Gold- und Silberdraht um 9 Colli und 5152 fl.; Bauholz um 467 Tonnen und 3900 fl.; Käse um 13 Colli und 832 fl.; Leder um 10 Colli und 5648 fl.; Liqueure um 18 Colli und 468 fl.; Pappendeckel und Carton um 57 Ballen und 5040 fl.; Pfeffer um 21 Colli und 756 fl.; Reis um 298 Säcke und 4768 fl.; Rum um 2120 Fässer und 34.952 fl.; Stahl um 440 Kisten und 10.380 fl.; Teppiche um 19 Ballen und 7480 fl.; Wein um 10 Colli und 640 fl.; Zink um 22 Colli und 5808 fl.; Zündwaaren um 846 Colli und 34.972 fl.

Eine Zunahme der Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn im Vergleich zu 1874 hat bei nachstehenden Artikeln stattgefunden:

Baumwolle um 1892 Ballen und 179.508 fl.; getrocknete Früchte um 156 Colli und 2768 fl.; Galläpfel um 217 Colli und 14.700 fl.; Ochsenhäute um 185 Ballen und 35.260 fl.; Lamm- und Ziegenfelle um 31 Ballen und 3156 fl.; Lakritzensaft um 367 Kisten und 3916 fl.; Oel um 29 Fässer und 3636 fl.; Opium um 26 Kisten und 17.300 fl.; rothe Rosinen um 26.379 Centner und 391.932 fl.; Sultaninen um 13.872 Centner und 85.584 fl.; Schwämme um 506 Colli und 72.080 fl.; Tabak und Tumbeki um 117 Colli und 11.700 fl.; Teppiche um 12 Ballen und 4.080 fl.; Wachs um 76 Colli und 27.268 fl.; Wein um 41 Fässer und 1148 fl.; Wolle um 36 Ballen und 7.184 fl.; Valloneen um 82.564 Centner und 187.620 fl. Bei dem letztgenannten Artikel hat hauptsächlich das persönliche Erscheinen österreichisch-ungarischer Kaufleute am hiesigen Markte die Zunahme bewirkt.

Von den nachbenannten Waaren hat im letztverflossenen Jahre die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn abgenommen:

Cerealien um 799 Säcke nnd 4640 fl.; Gummi um 95 Colli und 24.812 fl.; Hanf um 7 Ballen und 932 fl.; Hasenfelle um 6 Ballen und 2608 fl.; Lakritzenwurzel um 4543 Ballen und 1360 fl.; schwarze Rosinen um 1366 Centner und 10.924 fl.; Schmirgel um 23 Tonnen und 1012 fl.; Storax um 217 Fässer und 17.204 fl.; verschiedene Waaren um 396 Colli und 9608 fl.; Weizen um 80 Kilo und 232 fl.

Die Ernte von Valloneen ist im Jahre 1875 äusserst ergiebig ausgefallen und dürfte bei 1 Mill. Kantar betragen, wovon 662.000 Kantar zur Ausfuhr gelangten. Die besten Sorten kommen aus Aiddin, Borlo, Takmak, Gündagi, Sivrihissar, Aivali und Mockri, wogegen das Erzeugniss von Us-Mak und Jedir am wenigsten geschätzt ist.

Die Valloneen werden ohne Rücksicht auf die verschiedenen Sorten zu Markte gebracht und hier nach folgender Classification verkauft: Mezzana, d. i. die besten und körnigsten Stücke; Un'aqua; Inglese oder zweite und dritte Sorte; endlich Scarto, die geringste Qualität zum Preise von 40 bis 50 Piaster. Oesterreich-Ungarn bezieht fast nur die beiden ersten Qualitäten und zwar durchgehends mittels Dampfer.

Von Rosinen kommen die besten Gattungen aus Caraburnu, Cesmè, Jerli und Vurla. Die vorjährigen Preise betrugen 9 bis 20 fl. pr. Kantar.

Die letztjährige Sultaninen-Ernte ergab ca. 115.000 Kantar, wovon ungefähr die Hälfte nach Oesterreich-Ungarn exportirt wurde. Der Preis für Sultaninen, deren Haupterzeugungsorte dieselben wie für Rosinen sind, betrug durchschnittlich 2 bis 4 Piaster pr. Oka. Die Production der Sultaninen ist in steter Zunahme begriffen; da aber auch der Verbrauch in demselben Masse sich vermehrt, so ist der Preis seit einigen Jahren auf gleicher Höhe geblieben.

Bei der fortwährend sich vergrössernden Production der Feigen sind deren Preise in stetigem Rückgange begriffen. Die beste Frucht kommt aus Aiddin und Erbeli; die Preise variiren je nach den verschiedenen Provenienzen zwischen 50 und 200 Piaster pr. Kantar.

Die Opium-Ernte betrug voriges Jahr bei 4500 Kuffen (Körbe). Der Preis, welcher je nach der Ergiebigkeit der Ernte sehr bedeutend steigt oder sinkt, betrug im Durchschnitte 135 Piaster, während er z. B. in 1868 390 Pstr. war.

Alizzari wird von Jahr zu Jahr weniger und dürfte, wenn es in dieser Weise fortgeht, bald gar nicht mehr vorkommen. Die Hauptursache liegt darin, dass der daraus erzeugte Farbstoff heutzutage auf chemischem Wege bedeutend leichter und billiger gewonnen wird. Der Preis, welcher in den Jahren 1871 und 1872 noch 340 bis 350 Piaster pr. Quintal betrug, stellt sich jetzt nur mehr auf ca. 100 Piaster.

In Baumwollgarnen, wovon England voriges Jahr für 2,793.120 fl. importirte, beginnen Oesterreich-Ungarn nnd Deutschland als Concurrenten aufzutreten.

Baumwollwaaren, wovon im Ganzen ein Werth von 1,803.996 fl. importirt wurde, kamen aus England allein für 1,484.420 fl. Vor dem Jahre 1869 besorgte England ganz allein die Einfuhr dieses Artikels; erst seit dieser Zeit betheiligen sich hieran auch Oesterreich-Ungarn und Deutschland, ersteres mit stets wachsendem Erfolge.

Die Einfuhr von Bier aus Oesterreich-Ungarn ist in stetiger Zunahme begriffen, und namentlich das Flaschenbier dürfte in noch grösseren Mengen importirt werden, wenn es zu einem billigeren Preise loco Smyrna geliefert werden könnte. Trotzdem hat das österreichische Erzeugniss, zumeist jenes aus den Brauereien von Triest und Klein-Schwechat, das englische Ale fast vollständig verdrängt.

Der Consum von europäischen Weinen ist im Ganzen ein beschränkter, und wird zum grössten Theile aus Frankreich gedeckt. In leichteren österreichischen Weinsorten dürfte aber immerhin ein Absatz zu erzielen sein; dagegen erscheinen die ungarischen Weine für das hiesige Klima wohl zu schwer, um hierin einen grösseren Absatz erzielen zu können.

Die Reduction der Zinsen der Staatsschuld, die Einschränkung des Credits auf den grossen Geldmärkten und mancherlei andere Misslichkeiten sind von unheilvoller Wirkung für den hiesigen Platz gewesen.

Die Geldnoth äusserte sich oft in höchst drückender Weise. Der constante Goldabfluss nach Aegypten einerseits, die Entwerthung des von Europa nach Osten zurückgestauten Silbers anderseits, und die daraus folgenden Schwankungen in den Wechselcoursen und Waarenpreisen haben den ohnehin schon sehr geschwächten Platz vollends entkräftet.

Die Credit-Einschränkungen der kais. ottomanischen Bank kamen zeitweilig einer völligen Einstellung des Escomptegeschäftes gleich, und nöthigten den Handelsstand, sich stillschweigend gegenseitige Moratorien zuzugestehen.

Schifffahrts- und Handelsverhältnisse der Insel Kreta im Jahre 1875.

Canea. In den Haupthäfen dieser Insel hat während des Jahres 1875 folgender Schiffsverkehr stattgefunden:

Einlauf.

	Canea		Candia		Rettimo	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Flagge:						
Handelsthätig beladen	54	19.684	53	21.408	53	19.359
Fremde Flaggen:						
Handelsthätig beladen	926	24.935	298	21.644	96	13.721
„ leer	68	3.916	47	3.128	11	1.290
Handelsunthätig beladen	.	.	26	1.262	.	.
„ leer	.	.	1	139	.	.
Zusammen	1.048	48.535	425	47.581	160	34.370

Auslauf.

	Canea		Candia		Rettimo	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Flagge:						
Handelsthätig beladen	54	19.684	53	21.408	53	19.359
Fremde Flaggen:						
Handelsthätig beladen	888	23.769	197	17.985	89	14.022
„ leer	106	5.082	142	6.901	1	211
Handelsunthätig beladen	.	.	26	1.262	.	.
„ leer			1	139	.	.
Zusammen	1.048	48.535	419	47.695	143	33.592

Im Hafen von Suda erschienen blos 2 österreichisch-ungarische Fahrzeuge von 780 Tonnen, ohne jedoch daselbst Handelsoperationen vorzunehmen.

Der durch die handelsthätigen Schiffe vermittelte Waarenverkehr ist in nachstehenden Werthen ausgedrückt:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Waaren, fl.	Geldsendungen, fl.	Waaren, fl.	Geldsendungen, fl.
Oesterreichisch-ungarische Flagge:				
Canea	875.000	1,361.000	231.000	1,007.000
Candia	1,372.102	1,777.789	451.935	692.454
Rettimo	324.719	576.275	162.598	169.834
Zusammen	2,571.821	3,715.064	845.533	1,869.288
Fremde Flaggen:				
Canea	1,300.000	.	1,730.000	.
Candia	1,825.000	.	1,518.300	.
Rettimo	508.900	.	1,046.500	.
Zusammen	3,633.900	.	4,294.800	.
Gesammtwerth	6.205.721	3.715.064	5,140.333	1,869.288

Ausschliesslich aus Oesterreich-Ungarn, dessen Einfuhr an eigenen Rohproducten und Industrie-Erzeugnissen etwa 40 pCt. des Gesammtwerthes beträgt, wurden importirt: Werk- und Bauholz, Bretter, Fassdauben, Stricke und Seilerwaaren, Quincaillerien, Petroleumlampen (von Dittmar und Hildebrandt aus Wien), ordinäre Glaswaaren, Papier, Eisennägel, Webe- und Wirkwaaren, Fesse, Zwirnhandschuhe, Bier, Rum und Spiritus.

Auch in Baumwoll- und Schafwollmanufacten, dem wichtigsten Einfuhr-Gegenstande dieser Insel mit einem Jahreswerthe von beiläufig $1^1/_2$ Mill. fl., betheiligt sich Oesterreich-Ungarn mit ungefähr zwei Drittel am Gesammtimport.

Ein derzeit hier noch in ganz unbedeutenden Quantitäten eingeführter, jedoch im Absatze sehr steigerungsfähiger Verbrauchsgegenstand ist das Bier. In einem Lande, wo der Genuss geistiger Getränke, so zu sagen, die ausschliessliche nationale Belustigung und Erholung, und zwar nicht etwa blos in den untern Schichten der Bevölkerung, bildet, lässt sich ein ganz bedeutender Absatz dieses Getränkes umsoweniger bezweifeln, als ja bekanntlich gerade der wohlhabende muselmännische Theil der hiesigen Bevölkerung dem nicht koranwidrigen Bier gern und in grossen Quantitäten zuspricht.

Dass die Nachfrage nach diesem Getränke noch gering ist, hat seinen Grund darin, dass dasselbe bisher in nur ganz schlechter Qualität aus Triest importirt wurde und zum Theil schon in verdorbenem (saurem) Zustande hier zum Ausschank gelangte.

Wären unsere Brauereien, insbesondere jene in Triest, ernstlich darauf bedacht, bei Bestellungen hieher nur abgelegene Waare von wirklich guter Qualität und nicht, wie bisher, ein in seiner Wirkung sogar gesundheitschädliches blosses Surrogat zu liefern, so würden sie bald zur Ueberzeugung gelangen, dass sich ihnen in den hiesigen Echellen ganz neue und lohnende Absatzgebiete erschlössen.

Andere hier noch absatzfähige Importartikel wären: Eisenstangen, die bisher ausschliesslich aus England bezogen wurden, Thonet'sche Rohrsessel aus gebogenem Holze, unter der Bedingung einer bedeutenden Herabminderung der derzeitigen Fabrikspreise; confectionirte Schuhbestandtheile (Oberleder, Sohlen), welche bisher nur Frankreich importirt; endlich Modewaaren (fertige Mantillen, Joppen und ähnliche Confectionswaaren) für Damen. Dieser letztere Artikel fehlt hier noch ganz, und dessen Import dürfte sich bei der Putzsucht der hiesigen griechischen und insbesondere der im Hause nach europäischer Mode gekleideten türkischen Frauen ganz lucrativ erweisen.

In jeder Beziehung solid und creditfähig sind folgende am hiesiegen Platze etablirte Handelsfirmen:

Amirà G. Surmeli, für Mehl, Colonialwaaren, Zucker, Kaffee, Reis und dergleichen Artikel, die hier in um so grösseren Mengen importirt werden, als in neuerer Zeit auch die Victualienlieferungen für die Garnison der Insel seitens der Provinzial-Regierung verpachtet werden.

Fratelli Spanudi, gleichfalls für die Branche der Colonialwaren. Die Firma besitzt zwei grössere Segelschiffe, welche das ganze Jahr hindurch zwischen hier und Marseille verkehren und regelmässig 4 bis 5 Hin- und Rückreisen unternehmen. Auf der Fahrt nach Frankreich, die gewöhnlich mit Berührung von ottomanischen und griechischen Echellen geschieht, besteht die Ladung in allerlei Bedarfsgegenständen für diese Zwischenstationen, für Frankreich aber gewöhnlich in Hadern, Häuten und Fellen. Als Rückfracht laden die Schiffe Mehl, Colonialwaaren, Zucker, Kaffee und Verzehrungsgegenstände.

Nicolò Mitzodacki, für ordinäre Baumwollmanufacte, bedruckte Cattune, Perkale.

Nikistratos Maridakis, für Tücher und Eisenstangen.

Kiriako Beniselli, für Quincaillerien, Lampen, Papier, Porzellan, Glaswaaren, Bronze- und Luxusgegenstände.

Zwischen einigen der genannten Firmen und ein paar Wiener und Triester Häusern wurden directe Handelsverbindungen angebahnt, und damit die ersten wirksamen Schritte eingeleitet zur Beseitigung eines Importsystems, wodurch hier das Leben im Vergleich zu andern Seeplätzen der Levante so sehr vertheuert wird, und welches darin besteht, die hiesigen Märkte mit Umgehung der directen Bezugsquellen lediglich von Smyrna und Syra, somit erst aus zweiter, oft sogar aus dritter und vierter Hand zu versorgen.

Von der vorjährigen Ausfuhr im Gesammtwerthe von 5,140.333 fl. entfiel auf Oesterreich-Ungarn nur ein Theilbetrag von 6 Percent.

Die besonders günstige Olivenernte des Jahres 1874 bewirkte, dass die zwei wichtigsten Ausfuhrartikel der Insel: Olivenöl und Seife, in der letztjährigen Ausfuhr mit den ausnahmsweise hohen Werthziffern von 2,800.000 und resp. 2 Mill. Gulden figuriren.

Von Olivenöl, das bisher fast ausschliesslich nach England und Frankreich zu Maschinenzwecken exportirt wurde, ging voriges Jahr die grösste Menge nach Russland, wo es von der ärmeren Landbevölkerung als Speiseöl verwendet wird.

Rohseide wurde im Gesammtbetrage von ca. 120.000 fl. ausschliesslich nach Frankreich, Käse für ungefähr 100.000 fl. nach Aegypten, der Türkei und Italien, Orangen und Citronen im beiläufigen Betrage von 80.000 fl. nach Constantinopel und anderen Plätzen der Türkei, theilweise auch nach Griechenland exportirt.

Wein wurde in einer Menge von 300.000 Oka für 50.000 fl. nach Aegypten, der Türkei und wieder zum erstenmal versuchsweise nach Italien, Johannisbrod für ca. 80.000 fl. nach Italien und Russland verschifft.

Die ganze letztjährige Ernte von Valloneen im beiläufigen Betrag von 80.000 fl. ging nach Oesterreich-Ungarn, wohin auch ein grosser Theil des hiesigen Exports an Lamm- und Ziegenfellen im Gesammtwerthe von 60.000 fl. seine Richtung nahm.

Wirthschaftliche Verhältnisse Aegyptens im Jahre 1875.

Cairo. Aegypten ist ohne Zweifel einer der fruchtbarsten Erdstriche, aber es hat durch rasch aufeinanderfolgende Anlehen und Vermehrung seiner schwebenden Schuld eine Last von mindestens 75 Millionen Pfund Sterling zu tragen, deren jährliches

Erforderniss für Zinsen und Amortisirung gegenwärtig mehr als 200 Mill. Francs ausmacht, wovon auf den Kopf der 5 Mill. Einwohner zählenden Bevölkerung gering gerechnet 40 Francs entfallen.

Ein Theil der aufgenommenen Anlehen wurde zwar zu gemeinnützigen Zwecken verwendet. Unter Anderem wurden durch Ausführung von Bewässerungscanälen über 146.000 Hektaren Landes der Wüste abgerungen und der Bodencultur zugewendet; die Nildämme, welche das Land vor Ueberschwemmungen zu schützen haben, erfordern bedeutende jährliche Ausgaben. Aegypten besitzt ferner 6500 Kilometer Telegraphen-Linien und 1900 Kilometer Eisenbahnen, welch' letztere pr. Kilometer ca. 10.000 Pfd. kosteten.

Die Errichtung von Docks in Suez und Alexandrien, sowie die Ausführung der Hafenbauten an letzterem Orte beanspruchten mehrere Millionen Pfund Sterling. Nicht geringe Summen wurden für die Verschönerung von Cairo und Alexandrien ausgegeben.

Verschiedene missgünstige Umstände, darunter namentlich die zu Anfang des Sommers 1875 aus England eingetroffenen Nachrichten von Fallimenten bedeutender Handelshäuser, mit denen Aegypten in commerzieller Verbindung stand; die in Syrien aufgetretene Cholera und die aus diesem Anlass nothwendig gewordenen Quarantänemassregeln; endlich der starke Rückgang der hiesigen öffentlichen Papiere stellten sich einem regen Verkehr hemmend in den Weg.

Zu den wichtigsten Industriezweigen Aegyptens zählt der Anbau des Zuckerrohres und die Zuckerfabrikation. Mehr als 60.000 Feddane Land (1 Feddan = 4200 Quadratmeter) in Mittel- und Ober-Aegypten, die jedoch fast ausschliesslich der viceköniglichen Daira gehören, werden der Cultur des Zuckerrohres zugewendet.

Man geht zwar mit der Absicht um, noch bedeutende, bisher uncultivirte Bodenflächen durch Errichtung von Bewässerungscanälen für den Anbau dieser Pflanze zu gewinnen, doch dürften diese jedenfalls sehr kostspieligen Projecte bei der gegenwärtig herrschenden Finanzlage kaum realisirt werden können.

Derzeit existiren im Nilthale Ober- und Mittel-Aegyptens 20 grosse und vollständig eingerichtete vicekönigliche Zuckerfabriken, von denen jedoch nur 12 im Betriebe sind. Diese Etablissements, deren Anzahl noch erhöht werden soll, befinden sich nicht im Mittelpunkte der Zuckerpflanzungen, sondern in der Nähe der durchziehenden Eisenbahn.

Dieser Umstand wirkt insofern nachtheilig, als das Zuckerrohr, dessen Campagne ca. 90 Tage dauert und dessen Ernte gewöhnlich auf das Ende des Monats December und den Monat Januar fällt, im Jahre 1875 aber infolge der vorhergegangenen Nil-Ueberschwemmung bis Ende März hinausgeschoben werden musste, oft aus einer Entfernung von mehreren Meilen nach den Zuckerfabriken gebracht wird, was mit bedeutenden Transportkosten verbunden ist. Man nimmt an, dass pr. Feddan durchschnittlich 25 Tonnen Zuckerrohr und von jeder Tonne Zuckerrohr 8·5 % Zucker gewonnen werden.

Bei der Cultur des Zuckerrohres, zu welcher Soldaten und Bauern Frohndienste leisten müssen, entspringt ein grosser wirthschaftlicher Nutzen daraus, dass man die Zuckerrohrstängel, anstatt der theuren Kohle, als Brennmaterial zur Beheizung der Maschinen und die Abfälle von der Zuckererzeugung als Dünger verwendet.

Der zum Verkaufe fertige krystallisirte Zucker kostete am Productionsorte 26 Francs pr. Kantar (45 Kilogr.). Im Jahre 1875 gelangten 175.674 Säcke Zucker zur Ausfuhr, zumeist nach England, sodann nach Frankreich und Italien, in geringerer Quantität jedoch nach der Türkei, Syrien und Malta.

Es wird behauptet, dass ägyptischer Zucker in England unter dem Erzeugungs-Preise verkauft wurde, da in diesem Artikel arbeitende Kaufleute sich gezwungen sahen, ihre vorhandenen Zuckervorräthe zur Befriedigung drängender Gläubiger zu verwenden.

Der bei weitem grössere Theil des urbar gemachten Bodens dient dem Getreidebau und der Baumwollcultur. Die seit jüngster Zeit zu Aegypten gehörenden, im Sudan gelegenen Länder Darfur und Wadai produciren insbesondere Weizen und Mais.

An Baumwolle wurden voriges Jahr ungefähr $2^1/_2$ Mill. Kantar gewonnen und das Meiste davon wie gewöhnlich nach England exportirt. Es gingen dahin 1,276.760 Ballen; nach Frankreich 40.609 B.; nach Italien 31.054 B.; nach Russland 23.532 B.; nach Oesterreich-Ungarn 17.025 B. Geringere Quantitäten wurden nach Spanien, Syrien und der Türkei ausgeführt.

Baumwollsamen ergab 1,581.949 Ardeb, wovon England das Meiste erhielt. Frankreich bezog 51.645 Ardeb dieses Artikels.

Die Production an Cerealien stellte sich höher als jene des Vorjahrs. Zum Export gelangten 987.801 Ardeb (1 Ardeb = $133^1/_2$ Kilogr.) Weizen, 59.147 Ardeb Gerste, 492.299 Ardeb Bohnen, 26.012 Ardeb Mais. England und Frankreich bezogen davon das Meiste.

Fast durchgängig erlitten die im vorigen Jahre exportirten Bodenproducte einen empfindlichen Rückgang in den Preisen, die sich den mauthamtlichen Schätzungen zufolge am Schlusse des Jahres am tiefsten stellten. So z. B. sank Weizen von 120 Piaster Tarif pr. Ardeb auf 100 Piaster Tarif, Bohnen von 115 auf 95, Mais von 100 auf 80, Reis von 310 auf 275 Piaster Tarif. Baumwolle war zu Ende des Jahres um 50 Piaster Tarif niedriger als zu Anfang desselben, wo sie mit 400 Piaster Tarif pr. Kantar bezahlt wurde.

Die Menge der wichtigeren Gegenstände, welche die letztjährige Ausfuhr aus Aegypten umfasste, sowie der diesfällige Antheil Oesterreich-Ungarns sind aus der nachstehenden Uebersicht zu entnehmen:

Waarengattung		Im Ganzen	Davon nach Oesterreich-Ungarn
Baumwolle	Ballen	1,387.364	17.025
Baumwollsamen	Ardeb	1,581.949	.
Bohnen	„	492.299	.
Datteln	Fässer	5.974	3.295
Altes Eisen	Colli	1.189	90
Elfenbein	„	700	2
Federn	Kisten	1.130	44
Getreide	Ardeb	1,072.960	.
Gummi	Farden	30.706	9.008
Hadern	Ballen	15.333	8
Häute und Felle	„	4.807	67
Henna (Färbekraut)	Colli	3.068	1
Kaffee	Farden	4.634	123
Kleien	Säcke	17.333	2.602
Altes Kupfer	Colli	1.000	20
Lein	Ballen	1.017	.
Leinsamen	Ardeb	759	.
Linsen	„	3.556	.
Mehl	Säcke	10.493	.
Natron	Oka	762.744	126.520
Opium	Colli	16	1
Perlmutter	Fässer	5.450	3.215
Reis	Koffe	5.765	.
Senna	Farden	2.134	958
Tamarinden	Tonnen	458	3

Waarengattung		Im Ganzen	Davon nach Oesterreich-Ungarn
Tortoni (gepresste Kuchen)	Tonnen	6.872	.
Wachs	Colli	1.217	327
Weihrauch	„	258	56
Wolle	Säcke	4.709	.
Zucker	„	175.674	11

Die Frachtpreise der einzelnen Ausfuhrwaaren blieben im Allgemeinen gegen jene des Vorjahres zurück.

Für Baumwolle nach Liverpool mittels Dampfer zahlte man im Januar pr. Tonne (2240 Pfd.) 16 s., von Februar bis September 15 s., im October 20 s., in den 2 letzten Monaten des Jahres sogar 25 s.

Die Frachten für Baumwoll- und Leinsamen bewegten sich zwischen 15 und 22 s. pr. Tonne, jene für Cerealien zwischen 2 und 5 s. pr. Quarter (480 Pfd.).

Die Fracht nach Marseille pr. Dampfer betrug für 100 Kilo Baumwolle 4 Frcs. und nur im November und December 5 Frcs.; für Gummi $3^1/_2$ Frcs.; für Kaffee $3^1/_2$ Frcs.; für Getreide $1^1/_2$ bis 2 Frcs.; für Zucker $1^1/_2$ bis $2^1/_2$ Frcs.

Die Dampferfrachten nach Triest erhielten sich unverändert auf 4 Frcs. für Baumwolle, Perlmutter und Gummi, auf 6 Frcs. für Wachs und auf $7^1/_2$ Frcs. für Datteln, Alles pr. 100 Kilo.

Die Frachten für Segelschiffe nach England bewegten sich pr. Tonne Baumwollsamen zwischen 15 und 25 s., für den Quarter Getreide zwischen 2 bis 5 s.

Nach Marseille stellten sich die Segelschifffrachten für Baumwollsamen auf 11 bis 12 Frcs., für Getreide auf 10 bis 12 Frcs. und für Zucker auf 15 Frcs pr. Tonne. Nach Venedig zahlte man für 1 Tonne Natron 8 bis 10 Frcs.

Der Gesammtwerth der im Jahre 1875 aus Oesterreich-Ungarn importirten Waaren hat sich gegen das Vorjahr, wo er ca. 1 Mill. Gulden betrug, etwas erhöht. Von dort erhielt man den grösseren Theil des benöthigten Bauholzes (Bretter und Querbalken von verschiedenen Dimensionen).

Die Fiumaner Papierfabrik wetteifert mit Erfolg gegen das vorzügliche englische, belgische und französische Fabrikat.

Pflastersteine werden in bedeutenden Quantitäten aus Triest eingeführt.

Zu den wichtigeren Einfuhren aus Oesterreich-Ungarn zählen ferner Schafwoll- und Seidenwaaren, Kleidungsstücke (meistens aus Wien), Eisen- und Zündwaaren, Bier, Butter, Stearinkerzen (aus Triest), Spiritus, Wein, Liqueur, Leder und Lederwaaren, Medicinalien, Tischlerwaaren, Möbeln Wägen, Mineralwässer.

Die ägyptische Handelsmarine verdankt dem jetzigen Vicekönig ihre Entstehung. Zu Anfang des Jahres 1862, mithin kurz nach seinem Regierungsantritte, schloss sich Ismail Pascha einer von Alexandriner Handelsleuten und Banquiers neu gebildeten Gesellschaft an, welche den Zweck verfolgte, mittels ihrer eigenen Schiffe zwischen Alexandrien und den wichtigsten Häfen des Mittelländischen Meeres und der Levante den Postdienst, sowie den Personen- und Waarenverkehr zu besorgen.

Diese auf Actien gegründete Gesellschaft, welche sich den Namen „Azizié“ beilegte, begann ihre Thätigkeit mit 10 Dampfern, unter denen sich 9 Schraubendampfer und 1 Raddampfer befand. Die Tragfähigkeit der Schiffe betrug durchschnittlich je 800 Tonnen. Ausserdem verfügte die Gesellschaft im Rothen Meere über 6 kleinere Fahrzeuge, welche die Häfen Suez, Jedda, Yambo und Suakim besuchten und zwischen diesen Orten den Post-, Passagier- und Pilgerverkehr unterhielten.

Der Erfolg des Unternehmens war kein glücklicher. Im Jahre 1869 kaufte daher der Khedive alle ursprünglichen Actien der Gesellschaft an und verwandelte die „Azizié“ in einen administrativen Regierungszweig, dem er seine besondere Aufmerksamkeit zuwendete.

Die Zahl der das Mittelländische und das Rothe Meer befahrenden Dampfschiffe wurde nach und nach auf 20 erhöht, ebenso wurden auch die auf dem Nil verkehrenden Fahrzeuge bedeutend vermehrt. Gegenwärtig beleben diesen Fluss 10 Raddampfer und 380 mit Eisen beschlagene Barken, welche häufig von den Dampfern ins Schlepptau genommen werden.

Von Anfang December bis Ende März, d. i. während der Reisezeit, fahren Nil-Dampfer alle 15 Tage von Cairo nach der ersten Katarakte, mit Aufenthalt in Minieh, Siout, Denderah, Luxor, Karnak, Edfû. Die Hin- und Rückreise dauert in der Regel 20 bis 25 Tage.

Die Tragfähigkeit der 20 für das Mittelländische und das Rothe Meer bestimmten Dampfer beträgt im Ganzen 16.712 T., so dass durchschnittlich 835 T. auf 1 Schiff kommen. Zur Befahrung des Rothen Meeres werden Schiffe von geringerer Tragfähigkeit verwendet, während die grösseren Fahrzeuge auf dem Mittelmeere verkehren.

Auf dem letztgenannten Binnenmeere wurden zwei Linien, eine directe und eine indirecte, mit den Endpunkten Constantinopel und Alexandrien errichtet. Die Schiffe der directen Linie berühren: Gallipoli, die Dardanellen, Smyrna, Rhodus und Alexandrien; jene der anderen Linie laufen Gallipoli, die Dardanellen, Mytilene, Smyrna, Chio, Syra und Alexandrien an. Während des Jahres 1875 kamen von beiden Linien zusammen 53 Schiffe im Hafen von Alexandrien an.

Den regelmässigen Postverkehr zwischen Europa und Aegypten unterhalten englische, französische, italienische, österreichisch-ungarische und russische Postdampfer.

Der allgemeine Schifffahrtsverkehr im Hafen von Alexandrien (mit alleiniger Ausnahme der Kriegsfahrzeuge und Yachtschiffe) umfasste während des vorigen Jahrs 2073 eingelaufene Schiffe aller Flaggen, deren Tragfähigkeit im Ganzen 1,192.117 Tonnen betrug. Beim Auslauf zählte man 2030 Schiffe von 1,144.118 Tonnen.

Wenn auch die Anzahl der Einläufe gegen 1874 ein wenig grösser erscheint, blieb doch der Tonnengehalt weit hinter demjenigen des Vorjahrs zurück, indem er von 1,379.183 auf 1,192.117 T. sank. Es erklärt sich dies hauptsächlich durch den Rückgang, welcher im letztverflossenen Jahre bei den mit Aegypten verkehrenden Handelsschiffen von hoher Tragfähigkeit eingetreten ist.

Mit Rücksicht auf die Flaggen stellt sich der Antheil der verschiedenen Kategorien von Fahrzeugen an dem Hafenverkehr des Jahres 1875 folgendermassen:

Flagge	Einlauf			Auslauf		
	Postdampfer	Waaren-dampfer	Segel-schiffe	Postdampfer	Waaren-dampfer	Segel-schiffe
Oesterreichisch-ungarische .	105	1	84	104	1	76
Amerikanische	.	.	6	.	.	5
Belgische	.	5	.	.	4	.
Deutsche	.	3	5	.	3	6
Aegyptische	53	.	.	53	.	.
Englische	53	431	68	53	424	74
Französische	53	56	8	53	55	7
Griechische			76	.	.	75
Italienische	36	5	92	36	4	86
Jerusalemitanische	.	.	4	.	.	4
Russische	26	.	13	26	.	11
Schwedisch-norwegische . . .	.	2	15	.	2	17
Tunesische	.	.	2	.	.	2
Türkische	.	23	848	.	23	826
Zusammen . . .	326	526	1221	325	516	1189

In Bezug auf den vorjährigen Schifffahrtsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge sind noch folgende besondere Angaben zu machen:

	Einlauf				Auslauf			
	Zahl	Tonnen	Werth der Waaren, fl.	Werth der Geldsendungen, fl.	Zahl	Tonnen	Werth der Waaren, fl.	Werth der Geldsendungen, fl.
Lloydampfer	106	125.455	9,949.723	6,270.894	105	126.723	8,776.146	4,399.500
Segelschiffe	84	35.655	1,142.214	.	76	26.628	1,331.271	.
Zusammen	190	161.110	11,091.937	6,270.894	181	153.351	10,107.417	4,399.500

Von den in Alexandrien eingelaufenen Fahrzeugen waren handelsunthätig: 1 Dampfer von 776 Tonnen und 5 Segelschiffe von 2185 T.; von den ausgelaufenen: der vorerwähnte Dampfer, dann 27 Segelschiffe von 9188 Tonnen.

Aus Triest kamen: 53 Dampfer von 62.213 T., beladen mit verschiedenen Waaren für 6,409.246 fl. und Geldsendungen im Betrage von 4,643.108 fl.; ausserdem 20 Segelschiffe von 7200 T., welche Holz und Pflastersteine importirten.

Nach Triest bestimmt waren: 52 Dampfer von 62.473 T., deren Ladung an Waaren einen Werth von 5,058.822 fl. und an Geldsendungen einen solchen von 3,233.096 fl. hatte; dann 2 in Ballast gehende Segelschiffe von 730 Tonnen.

Im Vergleiche zu 1874 hat sich die österreichisch-ungarische Segelschifffahrt um 13 Fahrzeuge vermindert. Wegen der am hiesigen Platze herrschenden niedrigen Schiffsfrachten suchten viele Capitäne die Häfen des Schwarzen Meeres, des griechischen Archipels, der europäischen und asiatischen Türkei auf, wo sie bessere Preise zu erzielen hofften.

Betheiligung Oesterreich-Ungarns am Handels- und Schifffahrtsverkehr der Vereinigten Staaten, und an der Einwanderung daselbst*).

Washington. Unter den eben so mannigfaltigen als interessanten Beobachtungen auf dem Gebiete der Volkswirthschaft, zu welchen der Aufenthalt in den Vereinigten Staaten Anlass giebt, sind es vor Allem folgende zwei Punkte, die unsere Aufmerksamkeit fesseln:

Welchen Antheil hat Oesterreich-Ungarn an dem Handels- und Schifffahrtsverkehr, welchen die Vereinigten Staaten mit beinahe allen Ländern der Erde unterhalten, und welches Contingent stellt die Monarchie zu den Einwanderungen, die zur allmäligen Colonisirung dieses ausgedehnten Continents und zur Verwerthung der Naturschätze desselben so wesentlich beitragen?

Bei Betrachtung der ersteren der beiden Fragen tritt die Eigenthümlichkeit hervor, dass der Waarenaustausch zwischen Oesterreich-Ungarn und Nordamerika beinahe ausschliesslich durch Schiffe anderer Nationen vermittelt wird, während anderseits die Hauptthätigkeit unserer Handelsmarine in der Verfrachtung von Waaren dritter Nationen besteht.

Nach annähernder Berechnung beträgt die directe Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn nach den nordamerikanischen Häfen nur $^1/_7$ des österreichisch-ungarischen Imports, wobei noch zu bemerken kommt, dass die nationale Schifffahrt selbst an diesem geringen directen Verkehre nur in sehr bescheidenem Masse sich betheiligt.

So liefen vom 30. Juni 1873 bis 30. Juni 1874 nur 9 von österreichisch-ungarischen Seeplätzen kommmende Schiffe in nordamerikanische Häfen ein, und unter diesen

*) Nach einem Berichte der k. und k. Gesandtschaft in Washington. Anm. d. Red.

befanden sich nur 3 österreichisch-ungarische Fahrzeuge. Von den 40 in demselben Jahre aus hierländigen nach österreichisch-ungarischen Häfen ausgelaufenen Schiffen führten nur 9 die nationale Flagge.

Dafür, dass unser Export nach Nordamerika zumeist den Weg über Deutschland, England, Frankreich, Holland und Belgien nimmt, scheint die geographische Lage unserer Industriebezirke nicht das ausschliesslich bestimmende Motiv zu sein, und wirken hiebei gewiss noch andere Momente mit, unter denen die Unvollständigkeit unserer Transportmittel, sowie die Höhe der Frachtsätze in erster Linie anzuführen wären.

Diese Umstände haben aber nicht allein den Nachtheil, den Waarenzug von unseren Bahnen und Häfen abzulenken, sie wirken auch hemmend auf die Entfaltung unseres Exportes im Allgemeinen, sowie auf die Entwicklung unserer Handelsmarine.

Um sich nun die Stellung, welche österreichisch-ungarische Producte auf dem nordamerikanischen Markte einnehmen, zu vergegenwärtigen, wäre vorauszuschicken, dass die Vereinigten Staaten den grössten Theil ihres Bedarfes an Industrieerzeugnissen aus dem Ausland beziehen, und dass der Gesammtwerth der Einfuhr auf ca. 600 Mill. Dollar jährlich veranschlagt werden kann.

Dass Oesterreich-Ungarn im Vergleiche zu den grossen Industrie-Staaten, sowie zu den Colonialwaaren einführenden Ländern an dem Gesammtimport nur in sehr beschränktem Masse Theil nimmt und vorläufig Theil nehmen kann, ist in der Natur der Dinge gelegen. Unser Ausfuhrhandel nach den Vereinigten Staaten bewegt sich demnach in enggezogenen Grenzen, ist aber an und für sich bedeutend genug, um Gegenstand der sorgfältigsten Pflege, sowie des Strebens zu sein, das gewonnene Terrain nicht nur zu behaupten, sondern zu consolidiren und allmälig zu erweitern.

Trotz der hierzuland noch sehr fühlbaren Geld- und Handelskrisis und der daraus hervorgehenden Verminderung der Consumtionsfähigkeit zeigt sich die erfreuliche Thatsache, dass unser Export in den letzten Jahren eine Steigerung erfahren hat.

Der Werth der aus Oesterreich-Ungarn sowohl direct als indirect nach den Vereinigten Staaten eingeführten Waaren betrug nämlich in dem am 30. Juni 1874 endenden Verwaltungsjahre 3½ Mill. Dollar und in dem darauffolgenden Jahre 3·9 Millionen. Noch etwas günstiger dürfte sich das am 30. Juni 1876 endende Jahr gestalten, wenn die übrigen Monate dem ersten Quartale desselben gleichen.

Unter den eingeführten Artikeln müssen in erster Reihe gewebte Stoffe, deren Werth im Jahre 1873/74 ½ Mill. Dollar überstieg und im darauffolgenden Jahre diesen Betrag beinahe erreichte, dann Glas und Glaswaaren und Früchte aller Art genannt werden. Auch die beiden letzteren Waarengattungen repräsentiren einen Werth von mehr als je ½ Mill. Dollar.

Knöpfe österreichischer Fabrikation bilden ebenfalls einen nicht unbedeutenden Handelszweig und ist namentlich in diesem Artikel ein lebhafter Aufschwung zu erkennen. Im Verwaltungsjahre 1873/74 erreichte dessen Einfuhr den Werth von 400.970 Dollar; im Jahre 1874/75 stieg derselbe auf 730.892 Doll., was mehr als ein Viertel des Gesammtwerthes der in dieser Periode eingeführten Knopfwaaren ausmacht.

Der Werth der importirten Modewaaren stieg von 175.000 Doll. im Jahre 1873/74 auf 218.000 Doll. im letztverflossenen Verwaltungsjahre. Leder und Lederwaaren (darunter Handschuhe mit einem Werthe von 111.160 Dollar im Jahre 1874/75), musikalische Instrumente (Musikalien für 180.000 Dollar), Harze, Hadern und Porzellan verdienen ebenfalls Erwähnung als österreichisch-ungarische Einfuhrwaaren von Bedeutung.

Dagegen werden andere anerkannt concurrenz- und exportfähige Erzeugnisse unserer Industrie entweder gar nicht oder doch in so verschwindend kleinen Quantitäten auf den nordamerikanischen Markt gebracht, dass man unwillkürlich zu dem Schlusse gelangt, es seien in mancher Richtung noch keine ernstlichen und nachhaltigen Versuche gemacht worden, unseren Erzeugnissen hierlands Absatzquellen zu

eröffnen. So ist beispielsweise bei dem eingeführten Bier, dessen Werth im Jahre 1874/75 nahezu 2 Mill. Doll. erreichte, das österreichische Fabrikat nur mit 2486 Dollar vertreten.

Diese Thatsache ist um so auffallender, als österreichisches Bier in den Vereinigten Staaten den besten Ruf geniesst und die hierländigen Brauer oder Importeure deshalb auch die verschiedenen Biergattungen häufig unter dem Namen Wiener oder Pilsener Bier verkaufen. Um die Täuschung zu vervollständigen, kommt es mitunter vor, dass die betreffenden Flaschen mit der Etiquette einer berühmten österreichischen Firma versehen werden.

Ein gleicher Unfug wird auch mit den Firmen der dalmatinischen Liqueurfabriken getrieben.

Die aus dieser Handlungsweise für unsere Producenten entspringenden Nachtheile sind um so grösser, als die Falsificate vom Publicum für österreichisches Erzeugniss angesehen werden und demnach bei ihrer Mittelmässigkeit unsere Bier- und Liqueurfabrikation discreditiren.

Ein anderer Handelszweig, der ebenfalls noch nicht jenen Grad der Entwicklung erreicht hat, zu welchem er berechtigt erscheint, ist der Export von österreichischen und namentlich von ungarischen Weinen nach Nordamerika. Bei der Beliebtheit, welche in diesem Lande starke weisse Weine geniessen, scheint der hiesige Markt wie kein anderer geschaffen, unserer heimatlichen Weinproduction Absatz zu bieten *).

Einen neuerlichen Beweis von Energie, Capitalskraft und mercantilem Verständniss giebt soeben die vielbekannte Firma Gebrüder Thonet, welche nunmehr auch die Vereinigten Staaten in den Kreis ihrer Kunden zieht und daselbst bereits zwei Niederlagen errichtet hat.

Dieses schon jetzt mit Erfolg gekrönte Vorgehen einer österreichisch-ungarischen Firma wird vielleicht auch andere ermuthigen, ähnliche Versuche zu machen, und scheint es jedenfalls gewagt, einigen unserer bisher noch nicht auf dem hierortigen Markte eingebürgerten Industrieproducte die Fähigkeit abzusprechen, die Concurrenz aufzunehmen. Unter diesen wären vielleicht die Erzeugnisse der Kunsttischlerei, sowie fertige Kleider (Confectionswaaren) hervorzuheben **).

Um das Bild unseres Handelsverkehrs mit Nordamerika zu vervollständigen, sei hier kurz erwähnt, dass die hierländige Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn im Jahre 1873/74 einen Werth von 1,682.249 Doll. und in 1874/75 einen solchen von 1,662.355 Doll. erreichte, sowie dass Tabak, Erdöl, Speck, Schinken und Harze die vorzüglichsten Ausfuhrgegenstände bilden.

Was die Betheiligung der österreichisch-ungarischen Flagge an dem hierortigen Schiffsverkehre anbelangt, so liegt gerade in der an und für sich bedauerlichen Thatsache, dass unsere Handelsmarine Nordamerika gegenüber hauptsächlich auf die Verfrachtung fremder Waaren angewiesen ist, der Beweis der Lebensfähigkeit unserer Schifffahrt und der Tüchtigkeit des ihr zu Gebote stehenden Materials.

Vergleicht man die zwei letztverflossenen Verwaltungsjahre, so ergiebt sich allerdings hinsichtlich des letzteren ein ziemlich bedeutender Ausfall, welcher jedoch zumeist nur als eine Folge der im vorigen Jahre im Allgemeinen stattgehabten Verminderung des Schiffsverkehrs in den nordamerikanischen Häfen erscheint und bei den übrigen betheiligten Flaggen in gleicher Weise bemerkbar ist.

---

*) Bis jetzt führt, so viel bekannt, nur ein Haus in New-York ausschliesslich ungarische Weine.

**) Die von sehr glaubwürdiger Seite aufgestellte Behauptung, dass ein Theil unserer heimatlichen Modeartikel unter französischen Etiquetten nach den Vereinigten Staaten gelangt, konnte nicht controlirt werden. Die Wahrscheinlichkeit spricht jedoch dafür, dass dies namentlich hinsichtlich der Wiener Bandfabrikate der Fall ist.

Im Verwaltungsjahr 1873/74 kamen 301 österreichisch-ungarische Schiffe mit einem Gehalte von 157.624 T. (darunter 188 mit Ladung) in den diesseitigen Häfen an und nahm unsere Flagge unter allen fremden Nationen den fünften Rang ein.

Zahlreicher vertreten waren die englischen, norwegischen, deutschen und italienischen Schiffe. Frankreich erscheint erst in sechster Linie, indem unter dessen Flagge trotz der von derselben unterhaltenen regelmässigen Dampferfahrten nur 132 Schiffe mit einem Gehalte von 147.624 Tonnen einliefen.

In demselben Jahre verliessen 286 österreichisch ungarische Schiffe von 149.827 Tonnen die nordamerikanischen Häfen.

Im Verwaltungsjahr 1874/75 sind 179 österreichisch-ungarische Schiffe ein- und 201 ausgelaufen. Wenn auch nach der Anzahl der Fahrzeuge die französische Schifffahrt übertreffend, hat unsere Flagge doch nicht ganz deren Tonnengehalt erreicht; auch steht sie diesmal in beiden Beziehungen der spanischen Flagge nach.

Nach den bis jetzt vorliegenden Daten verspricht jedoch das laufende Jahr einen lebhafteren Verkehr unserer Schiffe aufzuweisen, und ist die geringere Handelsthätigkeit derselben im Vorjahre, wie schon erwähnt, jedenfalls mehr allgemeinen Ursachen als einem Rückgang unserer Schifffahrt zuzuschreiben.

Was die Auswanderung österreichisch-ungarischer Staatsangehöriger nach den Vereinigten Staaten anbelangt, so liefern hierüber amtliche Quellen folgende Daten:

Nach der Volkszählung vom 1. Juni 1870 waren in Nordamerika anwesend: Oesterreicher deutscher Nationalität 30.508, Böhmen 40.289, Ungarn 3.737, zusammen also 74.534 österreichisch-ungarische Staatsangehörige. In den letzten fünf Jahren wanderten 28.987 ein, was eine Gesammtsumme von 103.521 ergiebt. Auf die einzelnen Jahre vertheilt sich diese Einwanderung in nachstehender Weise:

In 1861, dem ersten Jahre, für welches statistische Daten über die Einwanderung vorliegen, erscheinen unter den 81.200 Eingewanderten nur 51 Angehörige unserer Monarchie. Deren Zahl stieg dann von Jahr zu Jahr langsam, aber stetig bis 1868, wo 395 Oesterreicher und Ungarn Nordamerika zu ihrem bleibenden Aufenthalte wählten.

Im Jahre 1869 erhöhte sich die österreichisch-ungarische Immigration plötzlich auf 2523, erreichte in 1870 die Höhe von 5284 und stieg, abgesehen von einer geringen Abnahme in 1871, fortwährend bis zum Jahre 1874, wo 7743 Personen aus Oesterreich-Ungarn einwanderten. Während nun in 1861 bis 1868 die gesammte Einwanderung nur 2079 betrug, beziffert sich dieselbe für die letzten 6 Jahre mit 34.406 Köpfen.

Bemerkenswerth ist, dass die Zahl der Immigranten aus Oesterreich-Ungarn durch das Abnehmen der Einwanderung nach Nordamerika im Allgemeinen, welche von 369.000 in 1873 auf 208.000 in 1874 sank, nicht berührt wurde.

Zur beiläufigen Feststellung der Gesellschaftsclassen, denen die aus Oesterreich-Ungarn kommenden Einwanderer angehören, könnten folgende Zahlen als Beispiel dienen:

Im vierten Quartal 1874 wanderten ein: Cisleithanier 1654, Ungarn 116, zusammen also 1770 Individuen. Unter diesen hatten 13 einen bestimmten Beruf, 236 waren Professionisten, 369 gehörten verschiedenen Beschäftigungszweigen an, die übrigen waren jedoch beschäftigungslos.

Bei der noch immer herrschenden Geschäftsstockung und allgemeinen Arbeitslosigkeit ist natürlich ein Unterkommen in den Städten, sei es als Handlungscommis, als Fabriksarbeiter oder Handwerker, sowie auch in den östlichen Staaten als Farm-Arbeiter höchst problematisch, und ist nur in dem westlichen Theile des Landes und zwar in den neu entstandenen Staaten Aussicht vorhanden, bei der Landwirthschaft Beschäftigung zu finden. Diejenigen, welche in diesem Augenblick auf etwas Anderes als auf gewöhnliche Taglöhnerarbeit hoffen, dürften bitter enttäuscht werden.

Schifffahrtsverkehr von Hongkong im Jahre 1875.

Hongkong. Die Gesammtzahl der im vorigen Jahre hier angekommenen Schiffe hat sich gegen 1874 um 587 und deren Tragfähigkeit um 412.572 Tonnen vermehrt. Von den stattgefundenen Einläufen entfallen 43·7 pCt. auf Dampfer, 11·1 pCt. auf Segelschiffe und 45·2 pCt. auf Junken. Der Flagge nach vertheilt sich der Tonnengehalt aller eingelaufenen Handelsschiffe, wenn man davon die chinesischen Fahrzeuge ausnimmt, mit 73·1 pCt. auf Grossbritannien, 9·6 pCt. auf Frankreich, 6·6 pCt auf Deutschland, 4·5 pCt. auf Amerika und 6·2 pCt. auf andere Nationen.

Die nachstehende vergleichsweise Uebersicht enthält die auf den letztjährigen Hafenverkehr bezüglichen Einzelheiten:

Einlauf.

	Britische Flagge		Andere Flaggen		Im Ganzen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Schiffe mit Ladung . . .	1789	1,357.691	18.001	1,784.713	19.790	3,142.404
„ in Ballast . . .	46	36.591	6.232	383.779	6.278	420.370
Zusammen .	1835	1,394.282	24.233	2,168.492	26.068	3,562.774
Dagegen in 1874 .	1524	1,035.860	23.957	2,114.342	25.481	3,150.202

Auslauf.

Schiffe mit Ladung . . .	1594	1,209.594	18.406	1,774.399	20.000	2,983.993
„ in Ballast	248	187.940	5.425	356.326	5.673	544.266
Zusammen .	1842	1,397.534	23.831	2,130.725	25.673	3,528.259
Dagegen in 1874 .	1518	1,040.579	23.667	2,078.611	25.185	3,119.190
Gesammtergebniss des auswärtigen Verkehrs in:						
1875	3677	2,791.816	48.064	4,299.217	51.741	7,091.033
1874	3042	2,076.439	47.624	4,192.953	50.666	6,269.392

Ausserdem beschäftigte der Localverkehr im letztverflossenen Jahre 9.085 Fahrzeuge von 256.308 Tonnen (gegen 9151 Schiffe von 258.623 T. in 1874), und zwar: 4548 von 130.255 T. beim Einlauf und 4537 von 126.053 T. beim Auslauf. Auswärtiger und Localverkehr zusammengenommen erreichten demnach eine Gesammt zahl von 60.826 Schiffen mit 7,347.341 T., gegen 59.817 Schiffe von 6,528.015 T. in 1874 und 69.889 Schiffe mit 7.182.779 T. in 1873.

Mit Rücksicht auf die betheiligten Flaggen stellt sich der auswärtige Schifffahrts-Verkehr für das Jahr 1875, wie folgt:

Einlauf.

Flagge	Mit Ladung		In Ballast		Gesammtzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	6	2.914	1	645	7	3.559
Amerikanische	61	81.652	7	3.658	68	85.310
Englische	1.789	1,357.691	46	36.591	1.835	1,394.282
Cambodja	1	295	.	.	1	295
Chinesische	51	43.328	3	1.521	54	44.849
„ (Junken) . . .	17.269	1,247.880	6.190	363.039	23.459	1,610.919
Dänische	33	25.019	5	4.490	38	29.509
Holländische.	8	4.716	.	.	8	4.716

Flagge	Mit Ladung		In Ballast		Gesammtzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Französische	157	181.770	4	1.830	161	183.600
Deutsche	251	126.519	12	4.219	263	130.738
Hawai'sche	1	473	.	.	1	473
Italienische	1	909	.	.	1	909
Japanesische	.	.	1	700	1	700
Norwegische	9	4.056	3	1.219	12	5.275
Peruanische	.		2	853	2	853
Portugiesische	1	631	1	589	2	1.220
Russische	3	3.961	.	.	3	3.961
Siamesische	71	34.174	.	.	71	34.174
Spanische	69	23.311	1	386	70	23.697
Schwedische	9	3.105	2	630	11	3.735
Zusammen	19.790	3,142.404	6.278	420.370	26.068	3,562.774
Dagegen in 1874	18.736	2,766.325	6.745	383.877	25.481	3,150.202

Auslauf.

Flagge	Mit Ladung		In Ballast		Gesammtzahl	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	2	580	5	2.979	7	3.559
Amerikanische	48	71.477	19	14.244	67	85.721
Englische	1.594	1,209.594	248	187.940	1.842	1,397.534
Cambodja	1	295	.	.	1	295
Chinesische	45	37.179	3	1.521	48	38.700
" (Junken)	17.927	1,359.572	5.154	226.855	23.081	1,586.427
Dänische	29	23.290	8	5.908	37	29.198
Holländische	3	1.541	3	2.327	6	3.868
Französische	112	165.770	47	17.040	159	182.810
Deutsche	127	68.844	125	56.285	252	125.129
Japanesische	.	.	1	700	1	700
Norwegische	6	2.444	5	2.484	11	4.928
Peruanische	1	410	1	924	2	1.334
Portugiesische	1	589	.	.	1	589
Russische	2	3.119	1	842	3	3.961
Siamesische	29	14.208	42	20 665	71	34.873
Spanische	67	22.941	6	1.957	73	24.898
Schwedische	6	2.140	5	1.595	11	3.735
Zusammen	20.000	2,983.993	5.673	544.266	25.673	3,528.259
Dagegen in 1874	18.908	2,684.404	6.277	434.786	25 185	3,119.190

Die Gesammtbewegung im Hafen von Hongkong hat voriges Jahr trotz der Ungunst der Handelsverhältnisse gegen 1874 bedeutend zugenommen, und war speciell auch die österreichisch-ungarische Flagge an dieser Steigerung betheiligt, indem sich die Anzahl der eingelaufenen nationalen Fahrzeuge von 2 mit 1432 T. auf 7 mit 3559 Tonnen erhöhte.

Was den Verkehr mit den einzelnen Ländern betrifft, so stieg hauptsächlich der mit Australien um 19.394 Tonnen, mit der Küste von China und Formosa um 188.874 T., mit Cochinchina um 98.563 T., mit Siam um 38.034 T. und mit Grossbritannien um 35.891 T.; wogegen in Bezug auf Indien ein Ausfall von 13.647 T. gegen das Vorjahr sich ergab.

Der Localverkehr zeigt wohl eine Vermehrung in der Anzahl der Fahrzeuge, aber gleichzeitig auch eine Abnahme im Tonnengehalte, die zunächst darin ihre

Erklärung findet, dass jetzt die zwischen Macao und Canton coursirenden Local-Dampfer einen grossen Theil jener Waaren verfrachten, welche früher mittels Junken befördert wurden.

Die über den Hafen von Hongkong stattfindende Auswanderung der Chinesen stieg gegen das Vorjahr um 51 pCt. und betrug im Ganzen 48.152 Köpfe. Eine grosse Anzahl Emigranten zogen nach den neu entdeckten Goldfeldern von Nord-Queensland und in dem daselbst neu errichteten Hafen Cooktown allein wurden 8325 Chinesen ausgeschifft. Die anderen Hauptplätze, wohin sich die Auswanderung der Chinesen richtete, blieben: S. Francisco mit 19.168 und Singapore mit 11.497 Köpfen.

Im Jahre 1875 sind 438.118 einheimische Passagiere in Hongkong angekommen und 444.543 von hier abgegangen. Nach Herkunft und Bestimmung vertheilen sich dieselben also:

Von oder nach	Angekommene Passagiere	Abgegangene Passagiere
Häfen ausserhalb China oder Japan . .	38.502	48.152
„ in China oder Japan	323.077	324.839
dem Hafen von Macao	57.550	52.504
Häfen der Colonie	18.989	19.048
Zusammen . .	438.118	444.543

Im letztverflossenen Jahre wurde diese Colonie glücklicherweise nur einmal, und zwar am 31 Mai, vom Typhoon heimgesucht, der dieselbe jedoch nur mit seiner nordöstlichen Peripherie berührte, ohne im Hafen selbst Schaden anzurichten. Dagegen fühlte Macoa wieder die ganze Wucht des Drehsturmes, und wurde unter anderen Gebäuden auch der beim letzten grossen Typhoon vom 22. September 1874 verschont gebliebene Palast des portugiesischen Gouverneurs vollständig zerstört. Viele Menschenleben gingen dabei verloren und der Dampfer „Poyang“ sank mit Capitän, Mannschaft und Passagieren in den dortigen Gewässern.

Das Leuchtfeuer auf Cap d'Aguilar an der Ostseite der Insel wurde am 16. April 1875 in Wirksamkeit gesetzt.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul Rudolf Ritter v. Schliek die grosse Decoration des tunesischen Nischan-Iftihar-Ordens annehmen und tragen dürfe. (Allerhöchste Entschliessung vom 10. August 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Paul Koop in Akyab zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargbühren huldreichst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 17. August 1876.)

— Der neuernannte k. und k. Generalconsul in Lissabon, Manuel João da Costa e Silva, hat die Leitung der Amtsgeschäfte bereits übernommen.

Hamburg's wirthschaftliche Lage im Jahre 1875.

Hamburg. Als das Jahr 1874 zur Neige ging, glaubte man sich der Hoffnung hingeben zu dürfen, dass die Folgen der vorangegangenen erregten Zeiten in ihren schlimmsten Wirkungen für die volkswirthschaftlichen Verhältnisse überstanden seien, und dass ein baldiges Einlenken in das gewöhnliche Geleise Linderung und allmälige Heilung der auf allen Gebieten enstandenen Schäden bringen werde.

Diese Voraussetzung mochte eine gewisse Berechtigung finden in dem andauernd lahmen und nur den allernächsten Bedarf befriedigenden Waarengeschäfte und in der gezwungenen Unthätigkeit der Industrie, welche sich in den reducirten Coursen der verschiedenen dahin gehörenden Actienunternehmungen nur zu deutlich aussprach.

Andere Stimmen vertraten dagegen die Ansicht, dass der Höhepunkt der Krisis noch nicht überwunden sei und noch trübere Erfahrungen bevorstehen; und leider sollten diese Recht behalten.

Das Waarengeschäft fand von keiner Seite eine Anregung und verlief innerhalb derselben engen Grenzen wie im Vorjahre. Eine unwesentliche Ausnahme machte nur der Hauptstapelartikel dieses Platzes, Kaffee, in welchem die telegraphische Verbindung zwischen Brasilien und Europa, die übrigens wie anderwärts so auch hier gelegentlich tendenziös ausgenützt wurde, einige kleinere, jedoch rasch vorübergehende Conjuncturen hervorrief.

Die Industrie, insbesondere was die Eisenbranche anbelangt, krankt weiter und ist derzeit wenig Aussicht auf baldige Besserung vorhanden.

Die Signatur des Jahres 1875 prägte sich gewissermassen in der allerorten und so auch hier geplanten und theilweise durchgeführten Reduction des Capitals verschiedener Creditinstitute aus, die für ihre grossen Geldmittel keine nutzbringende Verwendung finden konnten.

Die hamburgische Rhederei wurde im Jahre 1875 um 15 Schiffe mit einem Raumgehalt von 6296 Kubikmeter (= 2500 Tonnen) vergrössert; die Zahl der Seedampfer hat sich jedoch um 7 vermindert und betrug am Schlusse des Jahres 86, gegen 93 zu Ende 1874. Der Gesammtbestand am 31. December 1875 war: 444 Schiffe mit einem Nettoraumgehalt von 624.393 Kubikmeter, gegen 429 Schiffe mit 618.097 Kubikmeter in 1874. Unter den oben angeführten 86 Seedampfern befinden sich 50 auf der Fahrt nach aussereuropäischen Plätzen.

Die „Hamburg-amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft“ und die „Deutsche transatlantische Dampfschifffahrtsgesellschaft“ (Adler-Linie) wurden durch die bestehenden Betriebsverhältnisse schliesslich auf den Weg geführt, der allein möglich war, wenn nicht diese beiden hier etablirten, den Verkehr mit den Vereinigten Staaten unterhaltenden Dampfschifffahrtsgesellschaften an den Rand des Verderbens gebracht werden sollten. Es wurde nämlich ein Uebereinkommen getroffen, wonach die Deutsche transatlantische Dampfschifffahrtsgesellschaft ihren Betrieb an die Hamburg-amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft übergab.

Der nach Abschluss dieser Uebereinkunft am 8. Mai 1875 eingetretene bedauernswerthe Verlust des bislang der Adler-Linie gehörenden Dampfbootes „Schiller“ veränderte die Situation nur insoweit, als die ältere Linie gegen entsprechende

Reduction des zu zahlenden Betrages ein Dampfboot weniger übernahm, während die jüngere Linie die Versicherungsgelder einzog.

Die „Hamburg-amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft“ („in Verschmelzung mit der Adler-Linie“, wie die Ankündigungen lauten) verfügt jetzt über 25 allen Ansprüchen genügende Dampfer für die transatlantische Fahrt, jeder ca. 2500 bis 3000 Tonnen gross. Es finden nach New-York wochentliche, nach Westindien halbmonatliche Expeditionen statt, in der letztgenannten Richtung ohne die bisherige Concurrenz des Norddeutschen Lloyd in Bremen, der die Fahrten dahin eingestellt hat. Dagegen hat die hiesige Gesellschaft die Fahrten nach New-Orleans und Havana, weil sie andauernd Verlust brachten, aufgegeben.

Die Hamburg-südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft hat im Jahre 1874 mit ihren 6 Schiffen 18 Reisen nach Häfen Brasiliens, als: Bahia, Rio de Janeiro, Santos, und des La Plata-Stromes, als: Montevideo und Buenos-Ayres, mit Berührung von Lissabon, gemacht, deren Ertrag den aus dem Vorjahre stammenden Verlust deckte und noch eine Abschreibung auf den Werth der Schiffe ermöglichte. Sowohl der Waarentransport als auch der Passagierverkehr hat sich vermehrt und soll, gutem Vernehmen nach, das Resultat des Jahres 1875 ebenfalls ein verhältnissmässig befriedigendes gewesen sein. Die früher gemachten Fahrten nach Rio Grande do Sul sind eingestellt, doch werden Güter dorthin übernommen und von Rio de Janeiro aus mit Dampfbooten einer dortigen Linie den Bestimmungsplätzen zugeführt.

Die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft „Kosmos“, welche bei gesteigerter Frequenz der Schiffe für 1875 eine Dividende von 4 $^1/_2$ pCt. bezahlte, hatte im December v. J. das Missgeschick, eines ihrer Schiffe, den „Karnak“, welches auf der Rückreise von Häfen der Westküste Amerika's nach Europa begriffen war, in der Magellanstrasse zu verlieren. Da hiefür noch kein Ersatz geschaffen wurde, so ist der Bestand auf 5 Schiffe reducirt.

Die „Deutsche Dampfschiff-Rhedereigesellschaft“ hat für einen Theil ihrer 7 Schiffe durch die Küstenreisen in China und Japan gute Beschäftigung gefunden; auch war der Frachtenbetrieb von diesen Ländern nach Hamburg und umgekehrt gewinnbringend, so dass pro 1874 eine Dividende von 5 pCt. vertheilt werden konnte. Für die erwähnten Fahrten wurde ein neues Dampfboot, „Feronia“, gebaut.

Die Lage Hamburg's, 1238 Kilometer vom Meere entfernt, bringt es mit sich, dass trotz der Flutbewegungen auf der Elbe die Verbindung seewärts bei anhaltend scharfem Froste zeitweiligen Störungen und in manchen Wintern sogar einer völligen Unterbrechung durch Eis unterliegt, die bisher umso fühlbarer wurde, als keine praktische Abhilfe sich bieten wollte. Auch die grossen, in der transatlantischen Fahrt befindlichen Dampfer, wenngleich sie um ihrer selbst willen gern das Geschäft des Eisbrechens besorgten, durften doch darin, ohne sich selbst zu gefährden, nur bis zu einer gewissen Grenze gehen.

Im Hinblick auf diesen, wenn auch nur theilweisen Erfolg vereinigten sich mehrere Kaufleute und bei der Schifffahrt interessirte Personen und zeichneten für ein eigens zu diesem Zwecke zu erbauendes Fahrzeug Beiträge, die recht bald genügten, um der Sache einen praktischen Erfolg zu sichern.

Der nach Aufstellung eines Kostenanschlags noch fehlende Betrag wurde vom Staate vorläufig vorschussweise hergegeben und mit dem Bau schleunig begonnen. Nach seiner Vollendung hatte der „Eisbrecher Nr. 1“ in den letztverflossenen zwei Wintern Gelegenheit, sich praktisch zu bewähren, und ist es durch ihn ermöglicht, die Schifffahrt, allerdings in den schlimmsten Zeiten nur für grössere Dampfer, freizuhalten.

Da sonach die Zweckmässigkeit und gewissermassen Unentbehrlichkeit dieser Einrichtung nachgewiesen erscheint, auch der Ertrag an Bugsirgeldern ein nicht unerheblicher ist, stellten die Unternehmer an den Staat das Ansuchen um gänzliche

Uebernahme von seiner Seite, und nach einigen Unterhandlungen wurde diesem Verlangen auch entsprochen.

Der Seeschifffahrtsverkehr des vorigen Jahres umfasste bei der Ankunft 5262 Schiffe von 2,120.439 Tonnen, und beim Auslaufe 5211 Schiffe von 2,087.447 Tonnen (gegen 5225 Schiffe von 2,094.102 Tonnen und resp. 5238 Schiffe von 2,100.193 Tonnen im Vorjahre).

Die Auswanderung ist auch in 1875 erheblich gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Es wurden nämlich 31.810 Personen expedirt, gegen 43.443 Personen in 1874, 69.176 Personen in 1873, 74.406 Personen in 1872.

Ihrer früheren Heimat nach entfallen von den Auswanderern des vorigen Jahres: 11.585 auf Preussen, 4241 auf andere deutsche Staaten, 2033 auf Oesterreich, 787 auf Ungarn, 8073 auf andere europäische Staaten, 5091 auf nichteuropäische Staaten.

Von diesen Auswanderern gingen: nach den Vereinigten Staaten 25.915 Personen; nach Britisch-Nordamerika 2859; nach Central-Amerika und Mexico 44; nach Westindien 113; nach Brasilien 389; nach den Argentinischen Staaten 247; nach Chili 148; nach Peru 101; nach anderen südamerikanischen Staaten 130; nach Afrika 1; nach Asien 38; nach Australien 1825.

Ueber die hervorragendsten Artikel des hamburgischen Waarengeschäftes im letztverflossenen Jahre dürfte Folgendes zu bemerken sein:

Das Geschäft in roher Baumwolle blieb während des ganzen Jahres recht schleppend und unbedeutend und verfolgte fast durchgehends eine weichende Tendenz, während die Umsätze infolge des verminderten Imports aus Brasilien und Venezuela um ca. 4 pCt. und die gesammten Zufuhren um ca. 22.000 Ballen gegen 1874 zurückblieben.

Die Preissteigerung um ca. 7 Pfg. für langstapelige Sorten, welche zu Anfang des Jahres durch das rapide Abfallen der Zufuhren und die hierauf basirten kleinen Schätzungen der Ernte in den Vereinigten Staaten hervorgerufen wurde, konnte sich nur bis Ende März halten, zu welcher Zeit günstige Berichte über die im Wachsen begriffene neue Ernte eintrafen, die in Verbindung mit starkem Angebot von Seiten der englischen Märkte nicht nur den Preisaufschlag der ersten 3 Monate aufhoben, sondern bis Anfang November einen weiteren Rückgang um ca. 5 Pfg. verursachten. Von da an trat wieder eine kleine Erholung in den Preisen ein, obwohl man die Ernte auf 4 bis 4½ Mill. Ballen schätzte.

Im Jahre 1875 wurden 194.464 Packen importirt, davon 151.818 Packen im Transit. Der Gesammtumsatz betrug 42.107 Packen.

Der Kaffeemarkt litt während des letzverflossenen Jahres stark unter dem Einflusse plötzlich auftretender Conjuncturen und völliger Flauheit, wobei oft die unwichtigsten Nachrichten der sich jagenden Depeschen aus den Productionsländern und von den übrigen Hauptmärkten den Grund für die Fluctuationen abgeben mussten.

Das geheimnissvolle Wirken eines noch immer bestehenden weitverzweigten Consortiums, welches durch seine Capitalmacht in jedem flau werdenden Markte einzugreifen und zu dominiren verstand, erhielt den hiesigen Platz in dauernder Aufregung und trug wesentlich dazu bei, dem Artikel seine solide, auf Bedarf und Vorrath basirende Grundlage zu rauben und denselben der Speculation in die Arme zu treiben. Deshalb dürfte auch zu bezweifeln sein, dass der im vorjährigen Kaffeegeschäft erzielte Nutzen in richtigem Verhältniss zu dem Risico stand.

Im Januar war hier das Geschäft bei einer Preissteigerung von ca. 5 Pfg. recht lebhaft, wurde jedoch bald infolge der Schwankungen anderer Märkte ruhiger, und blieb, da die Inhaber fest auf ihren Forderungen hielten und auf die gemachten Anbote nicht eingingen, von Mitte Februar bis zur März-Auction in Holland gänzlich still.

Der Verlauf dieser Auction lieferte ein besseres Resultat, und im April entwickelte sich bei vermehrtem Bedarfe ein grösseres Geschäft, welches indessen durch die auf den Ausfall der holländischen April-Auction hin erhöhten Forderungen der Importeure zurückgedrängt wurde.

Man zeigte sich hier den Einflüssen der genannten Auction gegenüber zurückhaltend, und blieb demzufolge in den Preisen niedriger als die meisten anderen Hauptmärkte, wodurch im Juli und August bedeutende Quantitäten für den Versand Verwendung fanden, deren Abgang dann vereint mit ungünstigen Berichten über die kommende Ernte die Preise allmälig bis Ende September anziehen liess, für Rio z. B. um ca. 10 Pfennig.

Die Umsätze betrugen im Juli ca. 25·8 Millionen Pfund, im August 21·5 Mill. Pfund und im September noch 11·4 Mill., so dass sich das Hauptgeschäft des Jahres in diese 3 Monate zusammendrängte. Von dieser Zeit an blieb das Geschäft wieder sehr ruhig, da sich die Käufer den von den Inhabern wesentlich erhöhten und behaupteten Forderungen gegenüber ablehnend verhielten, obgleich die Stimmung für den Artikel im Allgemeinen eine recht gute war und man mit dem Beginn des neuen Jahres abermals einen Aufschwung desselben erwartete.

Die Gesammtzufuhr von Kaffee betrug voriges Jahr 161·6 Mill. Pfd., gegen 134·3 Mill. in 1874, 122 Mill. in 1873, 128·5 Mill. in 1872. Das hiesige Lager zu Ende December 1875 bestand in 30 Mill. Pfund.

Leider lässt sich, trotzdem die Zufuhren im letztvergangenen Jahre eine Höhe wie nie zuvor erreichten, nicht auch ein Fortschritt zu Gunsten des Kaffeegeschäftes am hiesigen Platze constatiren, da die Befürchtungen, welche man für die Zukunft desselben hegt, theilweise bereits ihre Bestätigung gefunden haben.

Die rasche Communication nach allen Seiten, sowie die leichte Beweglichkeit des Geldes haben dem gesammten Kaffeegeschäfte eine Wendung gegeben, welche, wie bereits oben angedeutet, der Solidität des Artikels wesentlichen Abbruch that, der sich jedoch der hiesige Markt, wollte er seine hervorragende Stellung in dieser Branche nicht aufgeben, nicht ganz entziehen konnte.

Viele ältere und solide Häuser haben infolge dessen den Artikel fallen lassen, während nur wenige jüngere Firmen hinzugekommen sind und es somit einer verhältnissmässig kleinen Zahl von Häusern obliegt, die importirten grossen Mengen dem Consum zuzuführen. Das Platzgeschäft hat unter diesen Verhältnissen wesentlich gelitten und ging fast die ganze Einfuhr direct aus erster Hand an die Versender.

Vom Zuckergeschäfte hielt sich die Speculation auch im vorigen Jahre fern und nahm dasselbe daher einen ruhigen, lediglich durch Zufuhr und Bedarf geregelten Verlauf. In der ersten Hälfte des Jahres verfolgten die Preise eine langsam weichende Tendenz, bis sie im Herbst, infolge reichlicher Rübenernte in Deutschland und dringenden Angebotes aus Oesterreich und Frankreich, schnell fielen und wesentlich niedriger schlossen als in 1874.

Besonders litt das Geschäft in Rohzucker auch unter der Concurrenz der französischen Raffinerien, welche durch Exportbonificationen begünstigt, den Absatz des hiesigen Fabrikates wesentlich erschweren, und hiedurch den Werth des Rohstoffes auf das Empfindlichste drücken.

Diese Concurrenz der französischen Raffinerien übte auf das Geschäft in Raffinaden einen noch weit schlimmeren Einfluss als auf den Handel mit Rohzucker aus, was für die Zukunft der hiesigen Raffinerien umso bedenklicher erscheinen muss, als das deutsche Inland bekanntlich schon seit längerer Zeit durch die bestehenden Zölle dem Colonialzucker zu Gunsten der Rübenzucker-Industrie verschlossen ist.

Die französischen Fabrikanten konnten so billig anbieten, dass nicht allein Schweden und Norwegen, welche früher einen grossen Theil ihres Zuckers von hier bezogen, ihren Bedarf nunmehr fast ausschliesslich in Frankreich decken, sondern

auch der grösste Theil des hiesigen Platzconsums durch französische Raffinaden befriedigt wird. Candis, indischer Farin und Sirop blieben dem hiesigen Markte erhalten und während des ganzen Jahres bei wenig veränderten Preisen gefragt.

Die für die Entwicklung des Tabakgeschäftes gehegten Hoffnungen haben sich im Jahre 1875 nicht erfüllt, dasselbe gestaltete sich vielmehr im Ganzen noch ungünstiger, als man nach der allgemein misslichen Lage des Waarenmarktes erwarten konnte.

Man hatte darauf gerechnet, dass sich von Seiten des fabricirenden Inlandes wieder ein regerer Bedarf und Unternehmungslust zeigen werde, nachdem die zur Zeit der Ueberproduction angesammelten bedeutenden Tabak- und Cigarrenlager geräumt sein würden.

Es hat jedoch infolge der durch die Ungunst der letzten Jahre hervorgerufenen, alle Schichten der Bevölkerung treffenden Abnahme des Wohlstandes der Consum des vielerseits noch zu den Luxusartikeln gerechneten Tabaks derart abgenommen, dass die Fabrikation von Cigarren und Rauchtabak die Massen des zugeführten Rohmaterials umsoweniger bewältigen konnte, als auch gleichzeitig die merkantilen Verhältnisse der meisten überseeischen Plätze, nach welchen bisher regelmässig ein grosser Theil der in Deutschland fabricirten Cigarren exportirt wurde, unter so einschneidenden Krisen litten, dass man es vorziehen musste, während der Dauer derselben lieber von der Aussicht des beim Export möglicherweise zu erzielenden Gewinns abzustehen, als sich der Gefahr des wahrscheinlicheren Verlustes auszusetzen.

So blieb während des ganzen Jahres die Nachfrage von Seiten des Inlandes eine recht schwache und Bedarf zeigte sich nur für feinere Qualitäten und bessere Blattwaare. Da sich zudem bei den stetig sinkenden Preisen die Speculation von dem Artikel fernhielt, so wurde derselbe zu Ende des Jahres merklich flau und manche Ladung blieb unverkauft in Händen der Importeure.

Von den fünf den hiesigen Markt regelmässig berührenden Hauptgattungen wurden importirt: 190.500 Colli in 1875; 211.300 Colli in 1874; 178.800 in 1873; 241.075 Colli in 1872; 192.796 Colli in 1871.

Da die 1874er Ernte von Havana-Tabak ihrer Unbrauchbarkeit halber für die deutsche Fabrikation gänzlich ausser Betracht blieb und die älteren Vorräthe inzwischen aufgearbeitet waren, sah man dem Eintreffen neuer guter Abladungen mit Spannung entgegen, von welchen jedoch, da die 1875er Ernte eine verspätete war, erst im Juli die ersten Partien Partido- und Virtudes-Tabak hier an den Markt gelangten.

Man hatte aber in der Havana, durch die Annahme verleitet, dass die Fabrikanten bei dem gänzlichen Mangel alter Waare das neue Erzeugniss zu jedem Preise willkommen heissen würden, diesen so emporgetrieben, dass die Waare hier viel zu theuer einstand und trotz ihrer guten Qualität und ihres schönen Brandes sich nicht ohne bedeutende Verluste für die Consignatäre realisiren liess.

Die Folge hievon war, dass man beim Einkaufe der Vuelta abajo in der Bewilligung der Forderungen schwieriger wurde, und nur wirklich gute, für den deutschen Markt geeignete und preiswürdige Vega zur Verschiffung auswählte, welche dann auch zu Preisen, die für die Importeure Nutzen brachten, hier rasch verkauft wurden, so dass von den im Ganzen importirten 13.500 Seronen nur ca. 1700 Seronen, meist noch hoch einstehende geringe Partido, in das neue Jahr übergingen.

Die auf Cuba noch immer fortdauernde Insurrection hat den Tabakbau daselbst zur Unmöglichkeit gemacht; es beschränkten sich deshalb die zudem indirecten Zufuhren dieser Gattung im vorigen Jahre auf einige 400 Seronen Yara und 600 Seronen Manicaragua und Gibara, welche zu hohen Preisen schnell Absatz fanden, während die grosse Masse der Fabrikanten, wie auch das rauchende Publicum sich

allmälig dieser Sorte entwöhnt haben und besonders in dem durch seine diesmalige kräftige Qualität ausgezeichneten St. Felix Brasil Ersatz zu finden suchen.

Domingo-Tabake der 1874/75er Ernte, wovon im Ganzen, mit Einschluss der von hier nach Bremen schwimmend verkauften ca. 48.000 Seronen, etwa 138.000 Seronen nach Hamburg importirt wurden, fanden in den ersten Monaten des Jahres ihrer guten Qualität halber zu vollen Preisen rasch Käufer, bis das in den letzten Abladungen überhandnehmende Vorkommen von Vergang die Käufer abschreckte und die Preise drückte.

Da zudem Domingo nicht so schnell nach dem Inlande Absatz fand, als man geglaubt hatte, trafen die ersten Ladungen der neuen 1875/76er Ernte einen völlig ruhigen Markt ohne Kauflust an, und blieben, da sie meist auch noch unfertig waren und ebenso wie das vorjährige Product ein schmales Blatt zeigten, unverkauft in den Händen der Importeure, welche es vorzogen, dieselben bei den allmälig von 55 auf ca. 40 Pfg. und darunter gesunkenen Preisen lieber gar nicht an den Markt zu bringen.

Erst gegen Schluss des Jahres fing man einzusehen an, dass man voreilig geurtheilt, als man den Tabak dieser Ernte für unbrauchbar erklärte, und wandte demselben seiner Billigkeit halber wieder einige Aufmerksamkeit zu, welche die so überaus niedrigen, wenn auch meist nur nominellen Preise schnell eine steigende Tendenz annehmen liess.

Die aus dem Vorjahre unverkauft gebliebenen ca. 5300 Packen Portorico fanden, nachdem der Inhaber seine Forderung ermässigt hatte, zu geheimen Preisen nach Bremen Abnahme. Von den im Jahre 1875 angebrachten ca. 16.000 Packen waren nur ca. 2000 Packen Südseitengewächs für den hiesigen Markt bestimmt, welche zu mässigen Preisen rasch Käufer fanden, so dass von dieser Sorte keine Vorräthe in das neue Jahr übergingen.

Obwohl der Brasil-Tabak der 1873/74er Ernte seiner ungesunden Unterclassen wegen die Händler und Fabrikanten keineswegs verwöhnt hatte, fanden doch die ersten Zufuhren der neuen Ernte wenig Beifall, da dieselben einen schweren und lastigen Tabak enthielten.

Der gute Ausfall weiterer Zufuhren rief indessen bald einen Umschwung in der allgemeinen Meinung hervor und wurde besonders 1875er St. Felix-, St. Amaro- und Cachoeira-Tabak seiner guten Qualität halber gesucht, wobei man ausserdem anerkennen musste, dass derselbe wesentlich gesünder als das vorjährige Erzeugniss fiel

So sehr man nun auch den guten Eigenschaften der Ernte Gerechtigkeit widerfahren liess, so war man doch auf die Dauer nicht im Stande, der anhaltenden Steigerung der Preise zu folgen, welche in den letzten Monaten eine Höhe erreichten, die dem Händler kaum eine Chance auf Verdienst liess.

Die Stimmung wurde daher wieder flau und von den im Ganzen zugeführten ca. 68.000 Packen dieser Ernte blieben ca. 17.000 Packen in den Händen der fest auf ihren Forderungen beharrenden Importeure.

Die im Jahre 1875 hieher importirten ca. 6500 Packen ungarischen Tabaks wurden meist mit Nutzen begeben und fanden besonders die besseren Qualitäten Beachtung, während die geringeren Sorten vernachlässigt blieben. Es lässt sich daher erwarten, dass die zur Cigarrenfabrikation geeigneten Sorten sich am hiesigen Markt bald einbürgern werden.

Es würde dies wohl umso schneller geschehen, wenn den hiesigen Händlern amtlicherseits gezogene Handmuster der in Budapest zum Verkaufe gestellten Partien in Hamburg selbst zugänglich wären, da dieselben einerseits die Reise dahin scheuen und anderseits den von dortigen Commissionshäusern hieher gesendeten Mustern mit Misstrauen begegnen.

Von den Nebensorten wurden im vorigen Jahre eingeführt: 1000 Körbe Varinas-Blätter; 50.000 Seronen Columbia; 900 Packen Upata; 6100 Stück Brasil-Rollen; 10.200 Packen Rio Grande; 4000 Packen ostindischer; 5500 Packen Java; 800 Packen Esmeralda; 8000 Kisten Seedleaf; 350 Fässer Kentucky und Virginier; 2000 Packen Ukrainer; 500 Packen Saratow; 500 Packen türkischer; 300 Fässer amerikanische Stengel; 10.500 Packen spanische und andere Stengel.

Von der reichen 1874er Getreideernte Deutschlands kam dem hiesigen Markte nur wenig zugute, da einerseits Deutschland auch bei günstigen Ernten kaum noch zu produciren vermag, was es selbst an Brodfrucht consumirt, und anderseits manche Producenten und Händler des Inlandes ihre Vorräthe direct nach dem Auslande offeriren, welche Quantitäten dann den hiesigen Platz nur als Speditionsgut berühren.

So bewegte sich im Jahre 1875 das Hamburger Getreidegeschäft nur in engen Grenzen, und beschränkte sich hauptsächlich auf die Einfuhr von Roggen aus Süd-Russland, sowie von einigen Partien nordamerikanischen Weizens und Mais.

Obgleich die 1875er Ernte in Deutschland auf 15 bis 16 pCt. unter dem gewöhnlichen Durchschnitt geschätzt wurde, stellten sich doch die Schlusspreise nicht höher als im Vorjahre, für Roggen und Hafer sogar billiger. Man notirte pr. 1000 Kilogr. netto: Weizen 205—220 Mark; Roggen 147—176 Mark; Gerste 166 bis 245 Mark; Hafer 170—180 Mark; Rapsaat und Rübsen 325—345 Mark.

Geschäft und Absatz von überseeischen Häuten waren mit Ausnahme weniger Monate schleppend und fand besonders leichtere Waare trotz wesentlicher Ermässigung der Preise nur mit Mühe Käufer, wogegen schwerere Waare, darunter vorzugsweise gesalzene Ochsenhäute, zu weniger reducirten Preisen dauernd gefragt blieben.

So wurden namentlich schwimmende Ladungen dieser Gattung leicht placirt und konnten sich grössere Vorräthe derselben nicht ansammeln, so dass nur das verhältnissmässig kleine Quantum von 6000 Stück in das neue Jahr überging.

Man erblickt hierin mit Recht einen erfreulichen Fortschritt des Hamburger Geschäftes in Häuten, welches sich somit nicht nur den sonst für diesen Artikel bevorzugten Märkten würdig zur Seite stellt, sondern Importeuren wie Händlern zudem manche Vortheile bietet.

Von Anfang Januar bis Mitte Mai verfolgten die Preise eine sinkende Tendenz und stellten sich zu dieser Zeit um ca. 8 bis 10 pCt. niedriger als am Schlusse des Jahres 1874. Eine hierauf durch Berichte über kleinere Schlachtung in den Productionsländern hervorgerufene Preissteigerung von 4 bis 5 pCt. ging bis Ende September wieder verloren und machte einem bis zum Schlusse des Jahres dauernden Rückgange Platz.

Bemerkenswerth ist noch, dass sich die Importeure von Calcutta-Kips theils infolge häufiger vorgekommener Klagen über mangelhaft aufgemachte Verschiffungen, theils weil viele Häuser in Calcutta durch ihre europäischen Agenten auch die kleineren Abnehmer hier und im Inlande mit directen Anstellungen überhäufen, fast gänzlich von diesem Artikel zurückgezogen haben.

Ebenso war die Einfuhr von südamerikanischen gesalzenen Häuten nur mässig und blieb hinter der des Jahres 1873 noch um ca. 600.000 Stück zurück.

Am letzten December 1874 lagerten hier in erster Hand ca. 18.000 St. Häute. Im Laufe des Jahres 1875 wurden zusammen 810.000 Stück, 10.400 Ballen Kips und 53.600 Bund zugeführt. Davon waren 561.000 Stück und 140 Ballen Kips Transitwaare und zweite Hand; verkauft wurden 243.000 Stück, 10.190 Ballen Kips und 53.600 Bund. Es blieb sonach am letzten December 1875 ein Bestand von 6000 Stück und 70 Ballen Kips.

Von überseeischen Wildhäuten betrug die Einfuhr: 1871: 704.000 Stück und 10.392 Ballen; 1872: 990.000 Stück und 11.131 Ballen; 1873: 766.000 Stück und

9368 Ballen; 1874: 728.700 Stück und 11.771 Ballen; 1875: 810.000 Stück und 10.400 Ballen.

Wenn die Bedeutung Hamburg's als Petroleummarkt, wie sich dies in einer Abnahme der Einfuhr und des Versandes nach dem Inlande um ca. 40 pCt. gegen das Vorjahr ausspricht, trotz der vermehrten Verwendung dieses Artikels als Beleuchtungs- und Heizungsmaterial einen Rückschritt gemacht hat, so dürfte der Grund dieser auffallenden Erscheinung lediglich auf die ungünstige Lage und Beschaffenheit des hiesigen Lagerplatzes zurückzuführen sein, welche die Waare durch höhere Spesen und grössere Leccage übermässig belastet.

In richtiger Würdigung dieses Uebelstandes geht man auch bereits an massgebender Stelle mit dem Plane um, den Lagerplatz für Petroleum zu verlegen, wodurch das hiesige Geschäft ohne Zweifel bald einen erneuerten Aufschwung nehmen wird.

Die Fluctuationen in dem Preise des Artikels waren denen des Vorjahrs ziemlich ähnlich; derselbe sank von 13 Mark im Frühjahr auf 9 Mark 50 Pfg. im August, um sich dann bis Ende des Jahres wieder auf 12 Mark zu heben.

Eingeführt wurden 154.581 Barrels und 1000 Kisten, und der schliessliche Vorrath betrug 43.569 Barrels und 7671 Kisten (gegen 262.030 Barrels und 9300 Kisten Zufuhr und 33.918 Barrels und 7671 Kisten Vorrath in 1874).

Gegenüber dem ausserordentlichen Aufschwunge des Hamburger Reisgeschäftes in 1874 war es darin voriges Jahr recht still und Preise verfolgten eine fast gleichmässig andauernde weichende Tendenz. Ausser der allgemein ungünstigen Geschäftslage, welche die Speculation selbst bei den niedrigsten Preisnotirungen von dem Artikel fern hielt, war hauptsächlich die Befürchtung, dass das zur Verladung kommende Quantum muthmasslich für den europäischen Consum zu gross sein würde, Ursache dieses Rückschlags.

Hiezu kam noch, dass die aus dem Vorjahre überkommenen Speculationen in geschälter Waare abgewickelt werden mussten, was nicht ohne grössere Opfer geschehen konnte und das Geschäft besonders in der ersten Hälfte des Jahres umso mehr beeinflusste, als sich die Müller angesichts der starken Abladungen zurückhaltend und zuwartend verhielten.

Der Gesammtimport belief sich auf ca. 289.000 Säcke (gegen 360.189 Säcke in 1874), so dass sich mit Einschluss des alten Lagers aus dem Vorjahre das disponible Quantum auf ca. 504.000 Säcke ungeschälten Reis stellte, wovon ca. 278.000 Säcke oder beiläufig 52 Mill. Pfd. in den Consum übergingen.

Das Geschäft in geschältem Reis war gleichmässig ruhig und schlossen sich die Preise der weichenden Tendenz der rohen Waare an. Diese Sorten finden besonders auch in dem Versande seewärts Verwendung und hat sich dieses Absatzgebiet namentlich während des letztverflossenen Jahres in erfreulicher Weise erweitert.

Die Einfuhr von englischen Steinkohlen nahm wieder und zwar um 33.200 Lasten oder 885.400 Hektoliter gegen das Vorjahr zu; sie betrug: 436.400 Lasten mittels Dampfer, 22.200 Lasten mit Segelschiffen, zusammen also 458.600 Lasten oder 12,229.400 Hektoliter.

Im Allgemeinen herrschte am Kohlenmarkte während des ganzen Jahres eine ruhige Stimmung ohne erhebliche Preisschwankungen. Am Schlusse des Jahres notirte man, an Bord zu empfangen: Newcastle-Steamkohle 3 Mark 40 Pfg., Sunderland-Nusskohle 3 Mark 10 Pfg. pr. Doppelhektoliter, während böhmische Braunkohlen, von welchen im Ganzen nur ungefähr 9000 Lasten zugeführt wurden, 28 Mark für 3600 Pfd. bedangen.

Inwieweit es der westphälischen Kohle gelingen wird, selbst bei der herabgesetzten Eisenbahnfracht der fremdländischen, insbesondere der englischen Kohle eine erfolgreiche Concurrenz zu machen, lässt sich noch nicht absehen; doch scheint

sich dieselbe nur langsam Eingang verschaffen zu können, da der grössere Theil der Fabrikanten noch der englischen Kohle den Vorzug giebt.

Das Zinkgeschäft bewegte sich während des ganzen Jahres in engen Grenzen und bestand der grösste Theil der zugeführten ca. 125.000 Centner aus Transitgut, so dass am Schlusse des Jahres auch kein Lager blieb. Preise eröffneten mit 25 Mark, gingen bis zum Frühjahr auf 23 Mark zurück und erholten sich bis zum Herbst wieder langsam auf 25 Mark 50 Pfg. für gewöhnliche und 25 Mark 90 Pfg. für bessere Marken.

Auch in 1875 war der Wassertand der Elbe ungünstig und betrug im Jahresdurchschnitte 1·41 Meter, gegen 1·06 Meter in 1874; 1·28 Meter in 1873; 1·33 Meter in 1872; 2 Meter in 1871.

Der gerade während der Hauptverkehrsmonate herrschende niedrige Wasserstand beeinflusste das Geschäft in empfindlicher Weise; die „Neue Norddeutsche Fluss-Dampfschifffahrt-Gesellschaft" war daher nur im Stande, pro 1875 eine Dividende von 3 pCt. zu vertheilen.

Die von der „Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrt-Compagnie" betriebene Kettenschifffahrt und der Gütertransport haben bei dem niedrigen Wasserstande der Elbe für 1874 einen nicht unerheblichen Verlust gelassen, und nur der aus der Maschinenfabrik entstandene Nutzen ermöglichte die Vertheilung einer Dividende von 5¹/₅ Procent.

Denselben ungünstigen Verhältnissen der Hauptbranchen steht für 1875 ein gegen das Vorjahr bedeutend geringerer Ertrag der Maschinenfabrik gegenüber, der nur eben den Verlust der ersteren deckte, so dass die Vertheilung einer Dividende nicht möglich war.

Der Umfang der an der Hamburger Börse geschlossenen Seeassecuranzen belief sich im Jahre 1875 nach einer annähernden Rechnung auf 1750 Mill. Mark, gegen 1.723,850.800 Mark in 1874; 1.802,568.100 Mark in 1873; 2.056,335.240 Mark in 1872; 1.698,536.790 Mark in 1871.

Der Geldstand blieb in der ersten Hälfte des Jahres ein leichter und der Discont niedrig. Mitte des Jahres zog derselbe an und hielt sich bis zum Schlusse auf einem mittleren Stande. Veranlassung zu dieser Steigerung waren weniger die Ansprüche des Handels, als die von der Preussischen Bank ergriffenen Massregeln behufs Durchführung der deutschen Münzreform.

Der Discont für erstes Papier stellte sich im Jahresdurchschnitt auf 3³/₄ pCt., gegen 3¹/₄ pCt. in 1874; 4¹/₂ pCt. in 1873; 3¹/₂ pCt. in 1872; 2³/₄ pCt. in 1871.

Die im Jahre 1619 gegründete Hamburger Girobank ging mit 31. December 1875 ein, um am 1. Januar 1876 als Reichsbank-Hauptstelle ihre Pforten wieder zu öffnen.

Die zu Anfang des 17. Jahrhunderts in Norddeutschland und den Niederlanden herrschenden ungeordneten Münzverhältnisse brachten den Handelsstand auf den Gedanken, sich eine praktische Sicherstellung der Zahlungsmittel zu verschaffen, und die Ausführung desselben liess die Girobanken ins Leben treten, zuerst in Amsterdam im Jahre 1609, während Hamburg bald folgte. Die derzeitige Mark Banco bildete den dritten Theil eines reichsconstitutionsmässigen Thalers, wovon 9 Stück eine Kölnische Mark fein Silber enthielten.

Als um die Mitte des 18. Jahrhunderts auch die Ausmünzung der Thaler zu allmälig geringerem Gehalte geschah, und die Schritte der Bankverwaltung, um sich gegen das Eindringen dieser leichteren Thaler zu schützen, Störungen hervorriefen, wurde die Idee angeregt, statt der Thaler ungemünztes Silber mit einem zu bestimmenden Feingehalte zur Valuta der Bank zu erklären.

Dieser Gedanke fand, wenn auch zuerst Widerspruch laut wurde, schliesslich doch allgemeine Anerkennung. So hat vom Jahre 1770 bis zum 15. Februar 1873, von welchem Zeitpunkte an die Rechnung in der neuen Reichswährung stattfand, fein

Silber die Grundlage der Bank gebildet und nur für kurze Zeit, während der französischen Occupation im Jahre 1813, wurde die Thätigkeit derselben unterbrochen.

Nächst der Basirung auf effectives Metall, die zumal für das Ausland die Unveränderlichkeit repräsentirte, war es die Art und Weise, in welcher die Zahlungsleistung nach Massgabe der persönlich eingereichten Zahlungsmandate durch Uebergang von einem Conto auf das andere geschah, die zunächst für ihre Interessenten das Muster der Einfachheit darbot.

Die im Gefolge der Constituirung des Deutschen Reiches stattgehabte Umgestaltung bestehender Verhältnisse, so die Münz- und namentlich die Bankreform, die aus der Preussischen Bank eine Reichsbank entstehen liess, konnte die Hamburger Bank nicht unberührt lassen.

Die Einsicht, dass ihre Fortexistenz neben einer Reichsbank Hauptstelle, wie sie für Hamburg unter Einziehung der Altona'er Commandite beabsichtigt wurde, kaum mehr als formeller Natur sein könnte, führte an massgebender Stelle zu Verhandlungen, die darin ihren Abschluss fanden, dass die Reichsbank das Gebäude der Girobank übernahm, und deren Zahlungsmodus mittels Ab- und Zuschreiben adoptirte. Durch dieses Uebereinkommen fand das 255 Jahre alte Institut einen würdigen Abschluss.

Dass die Resultate der hiesigen Bankinstitute im Jahre 1875 nicht eben erfreulich sein konnten, liegt auf der Hand. Selbst die ersten Anstalten Hamburg's konnten den Dividendensatz des Vorjahrs nicht einhalten; die Norddeutsche Bank zahlte gegen 10 pCt. in 1874 nur $6^3/_4$ pCt. in 1875, die Vereinsbank gegen $11^1/_9$ nur $9^1/_9$ Procent.

Dieses Mindererträgniss ist hauptsächlich vorübergehenden Ursachen zuzuschreiben; allerdings fürchtet man aber auch, dass ihr ferneres Erträgniss durch die Reichsbank infolge des von dieser aufgenommenen Giroverkehrs einigermassen beeinträchtigt werden könnte — eine Besorgniss, die sich auch in den gewichenen Coursen jenes als höchst solid renommirten und am Platze sehr beliebten Institutes ausdrückt.

Die Commerz- und Discontobank war in der Lage, für 1875 eine etwas höhere Dividende ($4^3/_4$ pCt., gegen $3^1/_3$ pCt. in 1874) zu vertheilen. Sie reducirt ihr Capital von 21 Mill. auf $16^1/_2$ Mill. Mark.

Die Maklerbank zahlte pro 1875 $8^3/_4$ pCt. und die Waaren-Credit-Anstalt 8 pCt. Dividende. Ein in der vorjährigen Generalversammlung der letzteren gestellter Antrag auf Liquidation, eventuell Capitalverminderung, wurde mit grosser Majorität abgelehnt.

Die Wechslerbank hat das sehr einträgliche Wechselstubengeschäft des verstorbenen L. C. Delbanco erworben, was sich als eine gute Acquisition anlässt. Die Vertheilung einer Dividende pro 1875 konnte leider infolge eines an einen Berliner Correspondenten erlittenen Capitalverlustes nicht statthaben und wird auch hier eine Capitalverminderung beabsichtigt.

Mit Recht wurde seinerzeit auf die hohe Stellung hingewiesen, welche sich die Deutsch-Brasilanische Bank in Rio de Janeiro während der kurzen Zeit ihres Bestehens durch Thätigkeit und Umsicht erworben hatte, und mit gleichem Rechte durfte man diesem Institute für die Zukunft die günstigsten Resultate vorhersagen.

Bei dieser Beurtheilung konnte allerdings der Umstand nicht vorhergesehen werden, dass gerade derjenige, der einen so grossen werkthätigen Antheil an dem Aufblühen der Anstalt genommen hatte, durch seine fernere Thätigkeit deren Ruin verschulden würde.

Der in Rio fungirende Director hatte sich nämlich den ausdrücklichen und wiederholten Instructionen des Aufsichtsrathes zuwider mit einer Anzahl von ihm persönlich befreundeten Leuten in Geschäfte eingelassen, die er jenem theils ganz verschwieg, theils nur für Beträge, die weit hinter der Wahrheit zurückblieben,

berichtete, und trotz der von Europa empfangenen Weisungen diese Verbindungen nicht allein nicht abgebrochen, sondern noch mehr cultivirt und sich in weitgehende Verpflichtungen und Vorschüsse engagirt.

Als die hiesige Verwaltung ihre Anweisungen nicht befolgt sah, sandte sie im Frühjahr 1875 einen Bevollmächtigten hinüber, um Ordnung zu schaffen, und traf dessen Ankunft in Rio de Janeiro mit dem Ausbruche einer allgemeinen Finanzkrisis daselbst zusammen, welche die Zahlungseinstellung der Bank dort und in Hamburg unabweislich machte, nachdem es sich ergeben hatte, in welch unerhörter und ausgedehnter Weise der Aufsichtsrath von dem Director, der sich bei Eintritt der Katastrophe entleibte, während längerer Zeit hintergangen worden war.

Da die Bücher der Bank ihre vollkommene Solvenz, wenn auch vielleicht mit Verlust des ganzen Actiencapitals, auswiesen, so wurde ihr von ihren Gläubigern in Rio de Janeiro und von der brasilianischen Regierung ein Moratorium von 3 Jahren zugestanden; eine Form der Abwicklung, welche das deutsche Handelsgesetzbuch nicht kennt, wie auch dessen Vorschriften von den gesetzlichen Bestimmungen in Brasilien in wesentlichen Punkten abweichen.

Diese Verschiedenheit, die zu vielfachen Complicationen führte, veranlasste schliesslich den Aufsichtsrath, im Interesse der Creditoren aus eigenen Mitteln einen Garantiefond zum Belaufe von 1 Mill. Mark zu bilden, welcher die Vollzahlung der Passiva sichern soll, insofern die Liquidation der Bank auch diesseits des Oceans eine aussergerichtliche verbleibt. Zur definitiven Durchführung dieses Planes ist nunmehr gegründete Aussicht vorhanden.

Dass die Internationale Bank als Mutteranstalt von dieser Katastrophe schwer getroffen wurde, erscheint wohl begreiflich; indessen ist deren Betheiligung nicht so erheblich, um auch ihre Existenz in Frage zu stellen, indem sich der durch den Sturz der Deutsch-Brasilianischen Bank für die Internationale Bank hierselbst herbeigeführte Verlust auf ungefähr 3 Mill. Mark beziffern dürfte. Eine Dividendenvertheilung fand natürlich nicht statt, und beabsichtigt man eine Reconstruction des Institutes, durch welche das Capital auf 15 Mill. Mark volleingezahlte Actien reducirt werden soll.

Die Actionäre des Bankvereins haben in der letztjährigen Generalversammlung die Liquidation desselben beschlossen.

Die Norddeutsche Affinerie, welche sich mit dem Einschmelzen und Affiniren von Edelmetallen beschäftigt, hat in ihren wesentlich erweiterten Betriebslocalitäten auch im vorigen Jahre ein regelmässiges Geschäft mit sehr gutem Erfolge betrieben, und war im Stande, ihren Interessenten eine stattliche Dividende für 1875 zu überweisen.

Als vor mehreren Jahren die durch die gesteigerten Arbeitslöhne und die hohen Preise der Baumaterialien unterdrückte Baulust einen Mangel an Wohnungen für die mittleren Bevölkerungsclassen hervorgerufen hatte, der bei längerer Dauer die Verhältnisse einer Calamität anzunehmen drohte, wurde unter anderen Aushilfsmitteln auch die Errichtung einer Gesellschaft angeregt, die mit einem grossen Capital ausgerüstet im Stande sei, durch Masseneinkauf, eventuell eigene Production der Requisiten verhältnissmässig preiswürdigere Wohnungen mit einem noch entsprechenden Nutzen für die Gesellschaft herzustellen.

Dieselbe trat im Jahre 1872 unter der Firma Hanseatische Baugesellschaft ins Leben, fundirt mit einem nominellen Capital von 15 Mill. Mark, von welchem jetzt 12 Mill. eingezahlt sind, und zögerte nicht, die Ausführung des ihr vorgesteckten Zieles energisch in Angriff zu nehmen, indem sie sich zunächst die Erwerbung von Ziegeleien und die Einrichtung von Material-Vorbereitungsstellen angelegen sein liess.

Zur Eröffnung der eigenen Thätigkeit erwarb sie das sämmtliche noch unbebaute Terrain in der Wexstrasse, und errichtete daselbst eine Reihe grosser, allen Anforderungen entsprechender Häuser, deren jedes eine Anzahl Wohnungen enthält. Da

jedoch gleichzeitig die Bauthätigkeit auch von anderer Seite wieder aufgenommen wurde, konnte es nicht ausbleiben, dass ihre Erfolge theilweise verkümmert wurden; indessen ist die Vermiethung der Wohnungen, wenn auch langsam, doch schliesslich zufriedenstellend von Statten gegangen.

Auch der Versuch auf einem anderen Gebiete, nämlich die Erbauung von Villen mit kleinen Gärten (die Jordanstrasse, woselbst deren 57 grössere und kleinere hergestellt wurden), hat das gewünschte Resultat nicht geliefert. Weniger der allerdings volle Preis, als die $^3/_4$stündige Entfernung vom Mittelpunkte der Stadt und der noch unpraktikable Zugang zu dieser neu angelegten Strasse hinderte den schnellen Absatz der Häuser, deren Mehrzahl nur miethweise Bewohner finden konnte. Die inzwischen erfolgte Verbindung mit den Vororten Ham und Horn durch eine Pferdeeisenbahn kann jedoch diesem Unternehmen schliesslich wohl zum Vortheile gereichen.

Die zur Zeit wohl die besten Chancen bietende Unternehmung dieser Gesellschaft ist die käufliche Uebernahme des bislang dem Staate gehörigen, früher dem Zimmergewerke überwiesen gewesenen erheblichen und werthvollen Terrains in der früheren Vorstadt St. Georg, das ihr zu einem mässigen Preise überlassen wurde, jedoch in Combination mit der gleichzeitig vorzunehmenden Verbreiterung einer aus der Stadt zu den Hafenquais führenden sehr engen Gasse, die „Mattentwiete“; wobei sie sich, nach Herstellung der verschiedenen Strassenanlagen, unter Enthaltung von der eigenen Bauthätigkeit auf den Wiederverkauf der Baugründe beschränkte.

Die sog. Zollvereins-Niederlage, ein von einer Actiengesellschaft unter Mitbetheiligung des Staates errichtetes zollvereinsländisches Entrepôt, hat sich auch im Jahre 1875 trotz der Ungunst der Zeit zufriedenstellend entwickelt. Die Anzahl der daselbst ansässigen Firmen stellte sich auf 280, gegen 267 in 1874; der Güterverkehr stieg um 30 pCt., nämlich von 18,074.586 auf 18,612.404 Kilo, und die Gesammteinnahme erhöhte sich dem entsprechend von 252.215 auf 281.915 Mark, wodurch die Vertheilung einer Dividende von $6^1/_5$ pCt. für 1875 und die Ueberweisung von 1 pCt. an den Staat ermöglicht wurde.

In der directen Eisenbahnverbindung Hamburg's mit anderen Städten ist voriges Jahr keine Erweiterung eingetreten und beschränkten sich die vorgefallenen Veränderungen in der Umgegend auf die Eröffnung der Strecke Neumünster-Oldesloe, erstere Station der Altona-Kieler, letztere Station der Lübeck-Hamburger Eisenbahn, sowie auf die jetzt als gesichert anzusehende Verlängerung der Zweigbahn Elmshorn-Itzehoe von letzterem Orte nach Heide, beides Bauten von nur localem Werthe.

Dagegen darf die Altona'er Hafenbahn wohl ein grösseres Interesse in Anspruch nehmen. Mit einem Aufwande von 8,400.000 Mark erbaut, verbindet dieselbe den hochgelegenen Altona'er Bahnhof mit den an den Elbe-Ufern zur Erweiterung des Altona'er Hafens neu erbauten Quais, ist 1600 Meter lang, darunter 400 Meter Tunnel-Bau, und hat eine Steigerung von 1—36.

Die Cuxhavener Eisenbahn- und Hafenbaugesellschaft hat es nach vielen vergeblichen Verhandlungen endlich doch dahin gebracht, dass einerseits ihre Concession seitens der Regierung bis zum 30. Juni 1876 verlängert ist, anderseits nach vorliegenden Berichten ein englisches Bau- und Finanzconsortium sich gebildet haben soll, um das Unternehmen in der beabsichtigten Ausdehnung auszuführen.

Zu diesem Zwecke soll die Erhöhung des Capitals der Gesellschaft auf 60 Mill. Mark ins Auge gefasst sein und ausser den bereits ausgegebenen 18 Mill. Mark Actien zunächst die Emission von 24 Mill. Stamm-Prioritätsactien stattfinden. Es muss abgewartet werden, wie sich diese Verhältnisse schliesslich entwickeln; jedenfalls verhält man sich hierorts ihnen gegenüber so kühl wie bisher.

Die infolge des Unterrichtsgesetzes vom 11. November 1870 stattgehabte Umgestaltung des hamburgischen Schulwesens hat recht erheblich den Unterricht in den sog. Volksclassen berührt, indem die bisher von der Armenanstalt unterhaltenen

Armenschulen jetzt vom Staate übernommen und als Volksschulen mit bedeutend erweitertem Programm und angemessen verstärkten und verbesserten Lehrkräften fortgeführt werden.

Die in den bisherigen Verhältnissen nicht überreichlichen Mittel liessen für die jetzige Schülerzahl völlig ungenügende Räume bestehen, deren Verbesserung das erste Bestreben der Ortsschulbehörde sein musste. Da die wenigsten Localitäten einer entsprechenden Erweiterung fähig waren, blieb als einziger Ausweg die Vornahme von Neubauten, welche selbstverständlich namhafte Mittel beanspruchten, die aber infolge des erwähnten Gesetzes von massgebender Seite entsprechend bewilligt wurden.

Von den 24 Volks- und Seminarschulen Hamburg's, die in 201 Classe den Unterricht von 9180 Schülern beiderlei Geschlechts durch 229 Lehrer vermitteln, werden binnen kurzem 8 in eigenen Häusern untergebracht sein, welche zumeist 8classige, pr. Kopf ca. 2·35 Kubikmeter Raum bietende Knaben- oder Mädchenschulen enthalten.

Mitglieder der in Hamburg über 100 Jahre bestehenden Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe hatten seit langen Jahren in deren Räumen eine Zeichnenschule für Bauhandwerker u. s. w. eingerichtet, die bald über ihren ursprünglichen Kreis hinausging und Ansehen und Bedeutung gewann.

Durch die fortschreitende Beachtung, die man der planmässigen Ausbildung der gewerblichen Classen zuwandte, wurden im Jahre 1874 die Behörden veranlasst, eine allgemeine Gewerbeschule und eine Schule für Bauhandwerker zu errichten, in welche dann die erstgenannte Institution unter Ueberlassung des Inventars und provisorischer Zuweisung der bisher benützten Localitäten überging.

Die andauernde Zunahme der Schülerzahl liess aber bald die Nothwendigkeit hervortreten, eigene Schullocalitäten zu besitzen, und das Resultat vielfacher Berathungen war der Bau eines grossen monumentalen Gebäudes, welches die allgemeine Gewerbeschule, das Gewerbemuseum und die Realschule in sich aufnehmen soll, und das in der früheren Vorstadt St. Georg, nahe dem ehemaligen Steinthor, mit einem Aufwande von 2,400.000 Mark erbaut worden ist und baldigt seiner Bestimmung übergeben werden wird.

Folgende Zahlen mögen ein Bild der zunehmenden Frequenz geben. Im Jahre 1865 wurde die Gewerbeschule von 190, in 1874/75 dagegen von 1446 Schülern besucht.

Die hiesigen Hafenbauten fanden im Jahre 1875 ihren vorläufigen Abschluss durch Erbauung des dritten grossen, am Grassbrook-Hafen gelegenen „Dalmann-Quai“, welcher vorzugsweise den in der transatlantischen Fahrt befindlichen Dampfern zur Benützung überwiesen ist, während die beiden andern am Sandthor-Hafen befindlichen Anlagen dieser Art, der „Sandthor-“ und der „Kaiser-Quai“, für die in der Fahrt nach europäischen Häfen beschäftigten Dampfboote bestimmt sind.

An diesen Quai-Anlagen hat in den letzten 5 Jahren folgende Frequenz stattgefunden:

Jahr	Schiffe	Registertonnen
1871	620	342.517
1872	998	541.723
1873	1279	707.085
		(= 2,003.074 Kubikmeter)
1874	1364	808.316
		(= 2,289.848 „)
1875	1426	837.568
		(= 2,327.714 „)

Die Hamburger Häfen erstrecken sich jetzt in einer Länge von 6000 Meter und gewähren gleichzeitig Raum für ca. 400 Seeschiffe, sowie für eine bedeutende Anzahl Fluss- und Leichterfahrzeuge.

Auch die Regulirung der Hafenufer ist glücklich zu Ende geführt und die Strasse „Vorsetzen", sowie die dahin führende, ganz neu aus Eisen construirte Rosenbrücke dem Verkehr übergeben.

Nachdem die Baulichkeiten der hiesigen Münze vollendet waren, konnte dieselbe noch in der ersten Hälfte des Jahres 1875 in Betrieb gesetzt werden, und ist dieselbe andauernd in voller Thätigkeit gewesen. Namentlich in dem letzten Theile des Jahres 1875 hat sie Scheidemünze (aus Nickel und Kupfer) geprägt, welche ganz nach Süd-Deutschland gegangen sein soll, um die dort bisher geltenden, jetzt aber eingezogenen Kreuzer und deren Unterabtheilungen zu ersetzen.

Auch mit der Ausmünzung für Private ist die Anstalt in erfreulicher Weise beschäftigt gewesen, was durch die nach einer längeren Periode hohen Standes zeitweilig stark gewichenen auswärtigen Wechselcourse trotz der bedeutenden Münzgebühren ermöglicht wurde.

Nach der im Jahre 1864 erfolgten Aufhebung der Zünfte (Innungen) waren die Gewerbetreibenden, insoweit als die Streitigkeiten bei ihrem inneren Geschäftsbetriebe in Betracht kommen, auf die gewöhnlichen Gerichte angewiesen; ein Uebelstand, den nicht allein die Gewerbetreibenden durch die nicht zu vermeidende Weitläufigkeit des Verfahrens, sondern auch und nicht minder die Gerichte selbst empfanden, die hiedurch mit einer kaum zu bewältigenden Anzahl Bagatellsachen überlastet wurden.

Dies führte zu einem Aushilfsverfahren, indem die Gewerbetreibenden unter sich, allerdings mit obrigkeitlicher Genehmigung, eine Instanz ins Leben riefen, um kleinere Streitigkeiten zu schlichten. Aber diese nur bei allseitigem guten Willen mögliche Einrichtung scheiterte an dem Mangel einer officiellen Autorität der Fungirenden, und es erübrigte nichts anders, als die (durch Gesetz vom 10. Mai 1875 verfügte) Einsetzung eines gewerblichen Schiedsgerichts, mit einem vom Senate gewählten rechtsgelehrten Vorsitzenden, dann 15 Arbeitgebern und 15 Arbeitnehmern als Mitglieder. Letztere werden von der Gewerbekammer, einer den Handelskammern nachgebildeten Institution, gewählt, und je ein Mitglied von beiden Theilen bildet mit dem Vorsitzenden zusammen das ohne Appellation entscheidende Gericht. Die Vollstreckung der Entscheidungen dieses Gerichtes geschieht durch die betreffenden Behörden.

Die Erhebungen betreffs der Einkommensteuer ergaben für das Jahr 1875 ein steuerpflichtiges Einkommen von beiläufig 249 Mill. Mark bei ca. 74.300 Steuerzahlern, gegen 254,100.000 Mark und 73.600 Steuerpflichtige in 1874; 259,200.000 Mark und 72.900 Steuerpflichtige in 1873.

Nach dem vorläufigen Resultate der am 1. December 1875 stattgefundenen Volkszählung ergiebt sich für die Stadt sammt Vororten eine Bevölkerung von 260.105 Seelen, was gegen 1874 eine Zunahme um 6805 Köpfe bildet.

Wirthschaftliche Verhältnisse von St. Gallen im Jahre 1875.

St. Gallen. Der diesseitige Handel im Allgemeinen und die industrielle Thätigkeit sind in 1875 gegen das Vorjahr ohne wesentliche Veränderung geblieben, jedoch liesse sich mit specieller Rücksicht auf den für die hiesige Gegend wichtigsten Industriezweig, die Maschinenstickerei, ein gegen Ende des Jahres eingetretener

Rückschlag constatiren, welcher bedenkliche Dimensionen anzunehmen scheint. Die Schuld hieran glaubt man mit Recht der Ueberproduction in den betreffenden Artikeln zuschreiben zu sollen.

In der Schweiz stehen dermalen ca. 11.000 Stickmaschinen, durch welche ungefähr 24.000 Personen beschäftigt sind, in voller Thätigkeit, und zu dieser Massen-Erzeugung kommt noch diejenige anderer Länder hinzu, so dass mithin die Ursache einer folgenschweren Krisis, von welcher diese die ganze ostschweizerische Bevölkerung nährende Industrie bedroht erscheint, hauptsächlich eben in einer den Bedarf weitaus übersteigenden Production und nebenbei auch in dem durch häufige Zahlungseinstellungen hervorgerufenen, bereits allgemein gewordenen Misstrauen gefunden werden kann.

Da auch im Nachbarlande Vorarlberg während des abgelaufenen Jahres eine wesentliche Vermehrung von Stickmaschinen stattfand, und namentlich in der Gemeinde Lustenau derzeit deren gegen 200 thätig sind, so würde eine solche Krisis auch an der dortigen Bevölkerung nicht ganz spurlos vorübergehen und so manche Landwirthe, welche Grundstücke verkauften, um mit dem Erlöse Stickmaschinen anzuschaffen, würden statt der Erfüllung der gehegten Hoffnungen ihre materielle Lage verschlimmert sehen.

Der Stand der in diesem Canton ebenfalls sehr ausgedehnten Buntweberei hat sich wieder etwas gebessert; bei lebhafterem Begehr waren das ganze Jahr hindurch alle Hände gehörig beschäftigt und es machte sich eher ein Anziehen der Preise bemerkbar. Von einem wirklich guten Geschäftsgange in diesem Industriezweige kann jedoch seit Ende der sechziger Jahre bis heute nicht die Rede sein.

Unter der Ungunst der Verhältnisse litten im vorigen Jahre ganz besonders die Grobstickerei und Weissweberei, dann die Fein- und Grobspinnerei. Der Export nach den Vereinigten Staaten von Amerika, als Hauptabsatzgebiet für die Maschinenstickerei, hat sich um 490.795 Francs vermindert, denn während in 1874 der Werth der dahin versendeten Waare 16.403.314 Francs betrug, erreichte derselbe voriges Jahr blos 15.912.519 Francs. Davon entfallen auf den Canton St. Gallen 15.009.301 Francs, Appenzell 499.392 Francs, Thurgau 403.826 Francs.

Man kann den angeführten Werth der Ausfuhr mit vollster Sicherheit ganz auf Rechnung der Maschinenstickerei setzen, da der Export von Grobstickereien nach den Vereinigten Staaten in 1875 neuerdings beträchtlich zurückgegangen ist.

Das Geschäft der Handweberei hat sich durch den lebhafter gewordenen Verkehr mit Ostindien merklich gebessert, und zeigte sich neben dem Hauptartikel, den sog. Sarongs oder Schärpen, auch für Stückwaare seit langer Zeit wieder Nachfrage; es konnten jedoch wirklich lohnende Preise nicht erzielt werden, da einerseits die Verschleuderung der alten Lager und das Gewohntsein der Käufer an ganz niedrige Ansätze, anderseits die Entwerthung des Silbers höchst ungünstige Wechselcourse zur Folge hatte. Endlich litt der Verkehr mit Ostindien nicht nur durch den stetigen Rückgang der Course, sondern auch unter der geradezu erdrückenden englischen und holländischen Concurrenz.

Die vielen neuen Eisenbahnlinien änderten auch hier die finanzielle Lage nicht zum Bessern; die zu diesen Zwecken wiederholt gemachten Anleihen nahmen die verfügbaren Capitalien derart in Anspruch, dass bei der beschränkten Goldcirculation Handel und Industrie leicht in eine sehr schwierige Lage gerathen wären, wenn nicht eine vermehrte Banknotenausgabe sich als Aushilfe geboten hätte.

Geld war daher das ganze Jahr hindurch sehr gesucht, und bei manchen wirklichen Sparanstalten überstiegen die Rückzahlungen die Einlagen nicht unbedeutend, weil eben anderwärts Geld gar leicht mit grösserem Gewinn verwendet werden konnte.

Die Eisenbahnactien sanken fast insgemein in sehr auffälliger Weise; so galt eine Actie pr. 500 Francs der:

	Im Jahre 1874	Zu Ende 1875
Vitznauer Rigibahn	1400 Francs	978 Francs
Nordostbahn	599 „	480 „
Centralbahn	666 „	335 „
Gotthardbahn	512 „	298 „
Vereinigten Schweizerischen Bahnen . .	230 „	210 „
Arther Rigibahn	541 „	215 „

Das Bauhandwerk entwickelte hier auch im Jahre 1875 eine grosse Thätigkeit; allein ungeachtet der vielen Neubauten und der Vergrösserung der Stadt sind die Miethzinse noch immer im Steigen begriffen. Die Instandhaltung der Strassen erforderte im hiesigen Canton 239.842 Francs oder gegen das Vorjahr um 29.606 Francs mehr. Da sich das Rheinbett durch die mächtigen diesseitigen Schutzbauten und namentlich auch durch die im Jahre 1868 eingetretenen grossen Kiesanhäufungen nicht, wie man gehofft hatte, vertieft, sondern alljährlich erhöht, so stellt sich nun die dringende Nothwendigkeit heraus, beinahe alle seit dem genannten Jahre hergestellten Rheinbrücken zum Theil um einen ganzen Meter zu heben. Neue Rheinbrückenwurden im Jahre 1875 bei Ragaz-Maienfeld, Kriessern-Mäder und Widnau-Wiesenrhein gebaut und wegen neuen Brückenbauten bei Montlingen-Koblach und Berneck-Au-Lustenau Unterhandlungen gepflogen.

In Getreide wurde voriges Jahr eine gute Mittelernte erzielt und namentlich die Wintersaaten lieferten ein befriedigendes Resultat, jedoch thun die zahlreichen Käsereien, die hohen Preise der Milchproducte überhaupt und besonders der immer fühlbarer werdende Mangel an tüchtigen landwirthschaftlichen Arbeitskräften dem Getreidebau in hiesiger Gegend sehr grossen Eintrag.

Die Einfuhr von Kornfrüchten aus Oesterreich-Ungarn ist derjenigen von 1874 ziemlich gleich geblieben, dagegen vermehrte sich nicht unbedeutend die Einfuhr von Wiener und böhmischem Bier, besonders ersteres wurde hier massenhaft consumirt.

Die Weinlese des Jahres 1875 übertraf im Allgemeinen, was die Menge anbelangt, selbst die kühnsten Erwartungen; qualitativ liess dieselbe jedoch an vielen Orten Manches zu wünschen übrig. Die Preise des Gewächses variirten zwischen 65 und 95 Cent. pr. Schweizer Mass. Die Reblaus zeigte sich bis jetzt in diesem Bezirke nirgends, trotzdem beschäftigen sich die Cantonsregierung und auch die landwirthschaftlichen Gesellschaften mit dem Studium dieses Insectes und mit der Auffindung der Mittel, dasselbe zu bekämpfen.

Die letztjährige Maisernte war im Allgemeinen eine gute, wenngleich die Frühsaaten unter der Ungunst der Witterung zu leiden hatten; ebenso hat der Kartoffelbau befriedigende Resultate ergeben. Von den in hiesiger Gegend bestehenden 11 landwirthschaftlichen Vereinen wird echter Peru-Guano als vortrefflicher Dünger, häufiger Wechsel des Saatgutes und das Verwenden verschiedener Sorten als zur Saat sehr geeignet empfohlen.

Ergiebiger als im Vorjahre fiel die Obsternte aus, doch haben die ungünstigen Witterungsverhältnisse im Vorsommer die Hoffnungen auf ein reiches Obstjahr mancherorts vereitelt; indessen Steinobst und namentlich Zwetschken lieferten selten ein befriedigenderes Erträgniss.

Die Mittelpreise der einzelnen landwirthschaftlichen Producte stellten sich also: Weizen 12½ bis 14½ Francs; Roggen 12 Francs; Gerste 9½ bis 10½ Francs; Hafer 12 bis 13 Francs; Kartoffeln 3½ bis 5 Francs; Obst je nach der Gattung 4½ bis 14 Francs pr. Centner.

Die Folgen der sehr geringen 1874er Heuernte gestalteten sich bei dem ohnehin überstellen Viehstande zu Anfang des vorigen Jahres beinahe zu einer förmlichen Landescalamität und unvermeidlich trat für den bäuerlichen Wohlstand die doppelte

Gefahr eines empfindlichen Sinkens der Vieh- und eines ebenso fühlbaren Steigens der Futterpreise ein.

So war denn im Winter 1874/75 die Nachfrage nach Vieh nicht wie sonst eine lebhafte, sondern äusserst gering; später erschienen italienische Händler und kauften, wenn nur billige Preise gemacht wurden, ohne besonders wählerisch zu sein, ziemlich viel Vieh.

Billig war es auch in der That! Werthvolle Stücke galten die Hälfte des Preises aus den Jahren 1872 und 1873, noch mehr aber war die geringere Waare gesunken; dabei stellte sich gleichzeitig das Futter pr. Centner im Februar 1875 auf 12 bis 14 und im März sogar auf 16 bis 16½ Francs.

Dieser Nothstand hat dann zur Verwendung von Futters.. rogaten geführt und eine rationellere Fütterungsweise angeregt. Namentlich wurden Körnerfrüchte gesotten oder geschwellt und Futtermehl, Malz, Gerste, Haferstroh, Mais, Wurzelfrüchte, Kartoffeln, Mohr- und Runkelrüben, Eschenlaub u. dgl. in nicht geringem Masse verwendet.

Diese Noth hat auch wieder das Gute, dass sie manche Lehre für die Zukunft bieten wird. Hatten die günstigen Verhältnisse der Vorjahre die Nachzucht des Jungviehes sehr gefördert, so war der Winter 1874/75 geeignet, in dieser Beziehung eine Reaction hervorzurufen und die Nachzucht zu beschränken.

Von den im Canton St. Gallen bestehenden 110 Käsereien wurden voriges Jahr neben der Milchcondensations-Gesellschaft in Arnegg täglich 41.822 Mass Milch verbraucht und dafür an die Lieferanten 7110 Francs ausbezahlt.

Hervorzuheben ist noch der Holzhandel, welcher im Verhältnisse zur bestehenden Waldpflege besonders im Appenzeller Lande nur zu schwunghaft betrieben wird. Das Quantum des in dieser Gegend abgeschlagenen Holzes, welches nach allen Richtungen exportirt wird, übersteigt die Productionsfähigkeit des gesammten Waldbestandes und war voriges Jahr im Allgemeinen viel grösser als in irgend einer früheren Periode.

Handel und Industrie Griechenlands *).

Athen. Der gesammte Handel Griechenlands im Jahre 1871 erreichte in runder Summe die Höhe von 159,800.000 Drachmen (1 Drachme ungefähr gleich 36 Kreuzer österr. Währ.), u. zw. betrug die Einfuhr 97,565.000 Dr., die Ausfuhr 62,235.000 Dr.

Dass der Werth der ersteren um 35,330.000 Dr. höher als der der letzteren erscheint, ist auf Rechnung der noch in ihrer ersten Entwicklung stehenden griechischen Industrie zu setzen; und wenn das Zahlenverhältniss zwischen Ein- und Ausfuhr noch relativ günstig zu nennen ist, so verdankt Griechenland dies seiner reichen Bodenproduction, welche fast die einzige, aber äusserst ergiebige Absatzquelle des Landes bildet.

Trotzdem, dass viele der nothwendigsten Bedürfnisse dem Auslande entnommen werden müssen, ist Griechenland nichts weniger als ein armes Land, und hat gewiss eine blühende Zukunft zu erwarten, sobald die zum Theil noch latenten geistigen und materiellen Kräfte dieses Landes voll und ungehindert sich werden entwickeln können.

An dem oben angeführten Werthe der Ein- und Ausfuhr participirten die einzelnen Länder in folgender Weise:

---

*) Nach einem Berichte der k. und k. Gesandtschaft in Athen. Die darin enthaltenen Daten über die Ein- und Ausfuhr Griechenlands sind einer im Jahre 1873 vom kgl. griechischen Finanzministerium veröffentlichen Darstellung über den Handel Griechenlands mit den fremden Nationen in den Jahren 1869, 1870 und 1871 entnommen. Seit dieser Zeit sind keine weiteren derlei Publicationen erschienen Anm. d. Red.

Länder	Einfuhr Drachmen	Ausfuhr Drachmen	Zusammen Drachmen
Oesterreich-Ungarn	14,235.000	8,052.000	22,287.000
England	27,663.000	37,655.000	65,318.000
Türkei	15,426.000	5,344.000	20,770.000
Russland	14,767.000	3,275.000	18,042.000
Frankreich *)	12,066.000	3,749.000	15,815.000
Italien	7,375.000	1,387.000	8,762.000
Romanien	3,521.000	877.000	4,398.000
Aegypten	1,333.000	216.000	1,549.000
Holland	716.000	.	716.000
Belgien	80.000	575.000	655.000
Amerika	384.000	121.000	505.000

Diese der amtlichen Publication entlehnten Angaben sind jedoch insofern ungenau, als die nicht auf griechischen Schiffen verfrachteten Waaren zumeist als aus jenem Lande kommend angeführt werden, unter dessen Flagge sie die griechischen Häfen erreichen. So z. B. ist in den veröffentlichen Handelstabellen gar keine Erwähnung von Deutschland gemacht, obgleich es feststeht, dass in Spirituosen, Kohlen, Farbstoffen, Tuch u. dgl. eine nicht unbedeutende Einfuhr aus Deutschland stattfindet. Da aber diese Waaren auf englischen oder österreichisch-ungarischen Schiffen einlangen, so werden sie auch von Seiten der hierländigen Behörden als englische, resp. österreichisch-ungarische Producte eingetragen, und entziehen sich so einer besonderen Darstellung.

Die hauptsächlichsten Gegenstände, welche Griechenland vom Auslande bezieht, sind, nach der Höhe der Einfuhrziffer geordnet und mit Auslassung der Posten unter 10.000 Drachmen, folgende:

Cerealien für 25,400.000 Dr., u. zw. aus: Russland für 14,150.000 Dr., der Türkei für 7,600.000 Dr., Romanien für 3,450.000 Dr., England für 81.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 49.000 Dr.

Gewebe für 19,591.000 Dr., darunter: Baumwollgewebe für 9,048.000 Dr., u. zw. aus: England für 8,210.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 540.000 Dr., Frankreich für 165.000 Dr., Amerika für 88.000 Dr., Italien für 45.000 Dr.; — Schafwollgewebe für 6,957.000 Dr., u. zw. aus: England für 2,782.000 Dr., Frankreich für 2,245.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 1,440.000 Dr., der Türkei für 462.000 Dr.; — Leinwand für 1,015.000 Dr., u. zw. aus: England für 676.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 216.000 Dr., Frankreich für 89.000 Dr.; — Seidenstoffe für 1,226.000 Dr., u. zw. aus: Frankreich für 629.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 295.000 Dr., England für 69.000 Dr.; — andere Gewebe für 1,345.000 Dr. u. zw. aus: Oesterreich-Ungarn für 573.000 Dr., England für 392.000 Dr., Frankreich für 350.000 Dr., der Türkei für 26.000 Dr.

Häute für 8,648.000 Dr., darunter: rohe für 7,655.000 Dr., u. zw. aus: England für 2,276.000 Dr., Frankreich für 2,193.000 Dr., Aegypten für 1,232.000 Dr., Italien für 1,083.000 Dr., der Türkei für 412.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 334.000 Dr., Holland für 78.000 Dr.; — bearbeitete für 992.000 Dr., u. zw. aus: Frankreich für 512.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 306.000 Dr., Russland für 79.000 Dr., England für 43.000 Dr.

*) Im Jahre 1869 bezifferte sich der Handelsverkehr Griechenlands mit Frankreich auf 20,540.000 Dr.; der in den Jahren 1870 und 1871 eingetretene vorübergehende Ausfall findet seine natürliche Erklärung in dem deutsch-französischen Kriege.

Zucker für 5,000.000 Dr., u. zw. aus: Frankreich für 2,264.000 Dr., England für 1,343.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 855.000 Dr., Holland für 460.000 Dr.

Holz für 4,193.000 Dr., u. zw. aus: Oesterreich-Ungarn für 1,837.000 Dr., Italien für 1,538.000 Dr., der Türkei für 771.000 Dr.

Steinkohlen für 3,948.000 Dr. u. zw. aus: England für 3,763.000 Dr., Frankreich für 185.000 Dr.

Thiere für 2,757.000 Dr., u. zw. aus: der Türkei für 2,723.000 Dr., England für 32.000 Dr.

Eisen für 2,241.000 Dr., darunter: rohes für 754.000 Dr., u. zw. aus: England für 678.000 Dr., Frankreich für 34.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 33.000 Dr.; — bearbeitetes für 1,486.000 Dr., u. zw. aus: Frankreich für 641.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 412.000 Dr., England für 379.000 Dr., Italien für 16.000 Dr., Holland für 13.000 Dr., der Türkei für 13.000 Dr.

Kaffee für 1,829.000 Dr., u. zw. aus: Frankreich für 625.000 Dr., England für 562.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 532.000 Dr., Amerika für 79.000 Dr.

Baumwollgarne für 1,702.000 Dr., u. zw. aus: England für 632.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 62.000 Dr.

Reis für 1,680.000 Dr., u. zw. aus: Italien für 1,292.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 248.000 Dr., England für 98.000 Dr., Frankreich für 30.000 Dr.

Schwefel für 1,364.000 Dr., u. zw. aus: Italien für 1,340.000 Dr., Frankreich für 21.000 Dr.

Papier für 1,053.000 Dr., u. zw. aus: Oesterreich-Ungarn für 601.000 Dr., Italien für 233.000 Dr., Frankreich für 177.000 Dr.

Getränke für 1,013.000 Dr., u. zw. aus: England für 600.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 344.000 Dr., Frankreich für 49.000 Dr., der Türkei für 20.000 Dr.

Schiffseile für 800.000 Dr., u. zw. aus: Oesterreich-Ungarn für 466.000 Dr., England für 111.000 Dr., der Türkei für 93.000 Dr., Frankreich für 76.000 Dr.

Die Ausfuhr griechischer Erzeugnisse nach dem Auslande beschränkt sich fast ausschliesslich auf Bodenproducte, Metalle und Häute; die griechische Industrie participirt hieran nur mit einer verschwindend kleinen Ziffer. An der Spitze der Ausfuhr-Objecte stehen:

Korinthen mit 30,326.000 Dr.; hievon nach: England für 26,348.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 1,146.000 Dr., Amerika für 1,127.000 Dr., Belgien für 570.000 Dr., der Türkei für 395.000 Dr., Russland für 380.000 Dr.

Nach den Korinthen, die fast die Hälfte des gesammten Exportes ausmachen, kommen:

Oel mit 10,695.000 Dr.; hievon nach: England für 4,812.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 2,137.000 Dr., Russland für 1,809.000 Dr., Italien für 1,048.000 Dr., Frankreich für 429.000 Dr.

Blei aus den Bergwerken „Laurion" mit 3,574.000 Dr., ausschliesslich nach England.

Feigen mit 3,115.000 Dr.; hievon nach: Oesterreich-Ungarn für 2,268.000 Dr., Russland für 406.000 Dr., der Türkei für 390.000 Dr.

Häute mit 2,738.000 Dr., u. zw.: rohe mit 510.000 Dr.; hievon nach: Oesterreich-Ungarn für 383.000 Dr., der Türkei für 46.000 Dr.; — bearbeitete mit 2,228.000 Dr.; hievon nach: der Türkei für 1,470.000 Dr., Romanien für 620.000 Dr., Frankreich für 70.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 19.000 Dr.

Galläpfel mit 1,476.000 Dr.; hievon nach: Oesterreich-Ungarn für 683.000 Drachmen, England für 659.000 Dr., Italien für 105.000 Dr.

Seide mit 1,320.000 Dr.; hievon nach: Frankreich für 1,197.000 Dr., England für 89.000 Dr.

Schafwolle mit 1,152.000 Dr.; hievon nach: Frankreich für 713.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 287.000 Dr., Italien für 90.000. Dr.

Schmirgel mit 831.000 Dr., ausschliesslich nach England.

Wein mit 711.000 Dr.; hievon nach: der Türkei für 364.000 Dr., Russland für 307.000 Dr.

Tabak mit 720.000 Dr.; hievon nach: England für 290.000 Dr., Frankreich für 233.000 Dr., der Türkei für 80.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 76.000 Dr.

Schwämme mit 606.000 Dr.; hievon nach: England für 363.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 166.000 Dr., Frankreich für 54.000 Dr.

Orangen und Citronen mit 556.000 Dr.; hievon nach: der Türkei für 486.000 Dr., nach Italien für 50.000 Dr., nach Romanien für 40.000 Dr.

Seife mit 464.000 Dr.; hievon nach: der Türkei für 376.000 Dr., nach Oesterreich-Ungarn für 53.000 Dr.

Manufacturen für 479.000 Dr.; hievon nach: der Türkei für 302.000 Dr., Frankreich für 84.000 Dr., Oesterreich-Ungarn für 46.000 Dr., England für 15.000 Dr.

Zieht man die angeführten Hauptartikel des auswärtigen Verkehrs nach den Ländern in Betracht, von wo sie kommen und wohin sie bestimmt sind, so ergiebt sich Folgendes, zunächst bezüglich der Einfuhr: :

Cerealien: hauptsächlich aus Russland, der Türkei und Romanien. Gewebe hauptsächlich aus England, Oesterreich-Ungarn und Frankreich. Häute: hauptsächlich aus England, Frankreich, Aegypten und Italien. Zucker: hauptsächlich aus Frankreich, England und Oesterreich-Ungarn. Holz: hauptsächlich aus Oesterreich-Ungarn, Italien und der Türkei. Kohlen: aus England. Thiere: aus der Türkei. Kaffee: hauptsächlich aus Frankreich, England und Oesterreich-Ungarn. Garne: aus England. Reis: hauptsächlich aus Italien, Oesterreich-Ungarn und England. Schwefel: aus Italien. Papier: hauptsächlich aus Oesterreich-Ungarn, Italien und Frankreich. Getränke: hauptsächlich aus England und Oesterreich-Ungarn. Schiffseile: hauptsächlich aus Oesterreich-Ungarn, England und der Türkei.

Die vorzüglichsten Länder, wohin der griechische Export seine Richtung nimmt, sind für:

Korinthen: England, Oesterreich-Ungarn und Amerika. Oel: England, Oesterreich-Ungarn, Russland und Italien. Blei: England. Feigen: Oesterreich-Ungarn, Russland und die Türkei. Häute: die Türkei, Romanien, Oesterreich-Ungarn. Galläpfel: Oesterreich-Ungarn, England, Italien. Seide: Frankreich. Schafwolle: Frankreich, Oesterreich-Ungarn. Schmirgel: England. Wein: die Türkei und Russland. Tabak: England und Frankreich. Schwämme: England und Oesterreich-Ungarn. Orangen und Citronen: die Türkei.

Was speciell den Handel Griechenlands mit Oesterreich-Ungarn anbelangt, so ist derselbe in beständiger Zunahme begriffen. Während derselbe im Jahre 1869 die Summe von 17,282.000 Drachmen erreichte, steigerte er sich in 1871 auf 22,287.000 Dr., was mithin ein Mehr von 5 Mill. Dr. ergiebt.

Mit Ausnahme von Thieren, Kohlen und Schwefel betheiligt sich Oesterreich-Ungarn an allen anderen Einfuhrartikeln in mehr oder weniger hervorragender Weise.

Die mit Rücksicht auf die Höhe der Werthsumme belangreichsten Einfuhren aus Oesterreich-Ungarn sind: Holz, Gewebe, Papier, Häute, Zucker, Kaffee, Eisen und Schiffseile; dagegen die wichtigsten Gegenstände des griechischen Exportes nach Oesterreich-Ungarn: Feigen, Oel, Korinthen, Galläpfel, Häute, Schafwolle und Schwämme.

Ausserdem giebt es noch eine Menge von Objecten, welche Griechenland vorzugsweise aus Oesterreich-Ungarn bezieht, welche aber in der vorstehenden allgemeinen

Specification des geringeren Betrages halber nicht angeführt sind. Darunter gehören folgende:

Waarengattung	Gesammtwerth Drachmen	Davon aus Oesterreich-Ungarn Drachmen
Gold und Goldfäden	404.000	364.000
Glaswaaren	683.000	322.000
Zündhölzchen	248.000	205.000
Fesse	142.000	130.000
Möbeln	290.000	129.000
Beinwaaren	89.000	68.000
Seife	154.000	61.000
Bücher	78.000	43.000
Steck- und Nähnadeln	50.000	40.000
Siegellack	12.000	10.000
Edelsteine	7.050	7.050
Schnupftabak	6.000	4.500

Da Griechenland mit Ausnahme der kurzen Strecke Piräus-Athen noch keine Schienenwege besitzt, so ist sein ganzer Handel ausschliesslich ein maritimer. Selbst der inländische Verkehr wird in Ermanglung eines ausgebildeten Strassennetzes hauptsächlich durch die Küstenschifffahrt vermittelt.

Die griechische Handelsmarine zählte im Jahre 1871 6135 Schiffe (darunter 12 Dampfer) mit einem Gehalte von 419.350 Tonnen und einer Bemannung von 35.000 Menschen.

In demselben Jahre liefen 11.503 Schiffe (darunter 1260 Dampfer) von 1,580.000 Tonnen aus dem Auslande kommend in griechische Häfen ein.

Die Anzahl der Schiffe, welche aus griechischen Häfen mit der Bestimmung nach dem Auslande ausliefen, bezifferte sich im Jahre 1871 mit 10.225 Schiffen (darunter 1201 Dampfer) von 1,616.000 Tonnen.

Die von auswärts kommenden Schiffe vertheilen sich der Flagge nach wie folgt:

Flagge	Schiffzahl	Tonnen	Darunter Dampfer
Oesterreichisch-ungarische	582	247.000	400
Türkische	2409	186.000	166
Englische	479	288.000	260
Italienische	471	101.000	96
Französische	181	151.000	146
Aegyptische	180	147.000	180
Russische	103	17.000	.
Holländische	26	6.000	6
Griechische	7007	427.000	.

Speciell aus Oesterreich-Ungarn kamen während des Jahres 1871 direct nach Griechenland 575 Schiffe, darunter: 303 griechische, 177 österreichisch-ungarische, 27 türkische und 25 italienische Fahrzeuge.

Die vorstehenden Daten über den Handel Griechenlands mit dem Auslande geben Zeugniss von der grossen Productivität des griechischen Bodens, wodurch den Bewohnern dieses Landes die Möglichkeit geboten wird, sich von dem Auslande jene Industrieartikel zu verschaffen, welche Griechenland selbst zu erzeugen noch nicht in der Lage ist, und deren insbesondere das zu rascher Entwicklung gekommene Leben in den Städten nothwendigerweise bedarf.

Wenn es sich darum handelt, zu bestimmen, in welchem Masse der eigene Gewerbfleiss den Bedürfnissen des Landes zu entsprechen vermöge, und auf welcher Entwicklungsstufe die heutige Industrie Griechenlands sich befinde, kann man wohl auf die Antwort verweisen, welche das königlich griechische Ministerium des Aeussern dem in Athen beglaubigten amerikanischen Gesandten zukommen liess, als derselbe Namens seiner Regierung Griechenland zur Beschickung der Weltausstellung in Philadelphia einlud.

Dieser Ausspruch, welcher, als von so competenter Seite herrührend, gewiss für die allgemeine Beurtheilung der heutigen Lage der griechischen Industrie mit entscheidend ist, lautet wörtlich also:

„Die Lage unserer Finanzen, sowie der Zustand unserer kaum im Entstehen begriffenen Industrie erlauben uns leider nicht, die Weltausstellung in Philadelphia zu beschicken."

Die im Mai 1875 in Athen abgehaltene interne Industrieausstellung giebt diesen Worten die entsprechende Illustration. Sieht man bei den hiebei zur Ausstellung gelangten Objecten von den vielen Schaustücken ab, die allerdings aus griechischen Fabriken hervorgingen, dabei aber ganz ausnahmsweise zu Zwecken der Exposition verfertigt wurden, so bleibt wohl nur ein kleines Feld wirklicher industrieller Thätigkeit übrig.

Griechenland besitzt keine Fabriken, um seine prächtige Seide zu weben und seine Baumwolle zu verarbeiten; es führt jährlich Schafwolle für mehr als 1 Mill. Drachmen aus, bezieht aber für fast 7 Mill. Drachmen Tuch vom Auslande.

Die seit einiger Zeit an den grossen Knotenpunkten des Verkehrs, so im Piräus, in Patras, Syra und Corfu, gegründeten industriellen Etablissements sind als die ersten Versuche zu betrachten, dem griechischen Markte eigene Fabrikate zuzuführen.

Ob diese Unternehmungen auf die Länge sich als lebensfähig erweisen, und der fremden, insbesondere der englischen Concurrenz gegenüber werden bestehen können, bleibt vorerst abzuwarten.

Die Fabriken, welche im Jahre 1872 thätig waren und welche der Mehrzahl nach mit Dampf betrieben wurden, stellten im Ganzen 631 Pferdekräfte dar (gegen 296 Pferdekräfte im Jahre 1867). Gegenwärtig zählt man im Piräus allein 26 Fabriken.

Die wichtigsten industriellen Etablissements sind folgende:

Seidenspinnereien. Von den derzeit bestehenden 9 Etablissements arbeiten nur 3 mit Dampfmaschinen. Die gewonnenen Seidensträhne werden, da es hierzuland keine Seidenwebereien giebt, entweder für ausländische Rechnung gekauft oder an die Privatindustrie abgegeben.

Baumwollspinnereien. Von 9 Etablissements besitzen 6 Dampfmaschinen von 145 Pferdekräften; dieselben setzen 13.880 Spindeln in Bewegung.

Rothgerbereien. In letzterer Zeit nahmen die griechischen Gerbereien, insbesondere diejenige auf der Insel Syra, einen sehr bedeutenden Aufschwung.

Man zählt zur Zeit 8 grosse Fabriken, von denen die Hälfte mit Dampf (61 Pferdekräfte) betrieben wird, und welche jährlich für 9 Mill. Drachmen gut gegerbtes Leder liefern. Ein namhafter Theil dieses Erzeugnisses wird an das Ausland, vorzugsweise nach der Türkei und Romanien verkauft, und bildet so ziemlich den einzigen bedeutenderen Ausfuhrartikel der einheimischen Industrie.

Ausser diesen Hauptzweigen industrieller Thätigkeit besitzt Griechenland noch 18 Dampfmühlen (mit 250 Pferdekräften); 5 Dampfschmieden; 3 Olivenpressen, die ziemlich schlechtes Oel liefern; eine Anzahl von Seifenfabriken; einige Anstalten für die Erzeugung künstlicher Weine, und verschiedene andere kleinere Etablissements.

Die vor nicht langer Zeit errichteten Glas- und Porzellanfabriken im Piräus und auf der Insel Syra scheinen sich bisher im Allgemeinen keines besonders guten Geschäftsganges zu erfreuen.

Von einer ganz nahe bei Athen im grossen Massstabe erbauten Pulvermühle verspricht man sich in betheiligten Kreisen eine grosse Rentabilität.

Auf der letzten Industrieausstellung in Athen befanden sich Maschinen und landwirthschaftliche Geräthschften, welche aus einer Fabrik im Piräus hervorgingen. Trotzdem besitzt Griechenland noch keine eigentliche Maschinenfabrik, da derartige Etablissements hier nur den Zweck haben, Maschinenbestandtheile zu produciren, um die zumeist aus England importirten Maschinen im Falle einer Beschädigung ausbessern und wieder in Stand setzen zu können.

Die zur Ausstellung gelangten Maschinen scheinen somit nur zu Zwecken der Exposition angefertigt worden zu sein, um den Beweis zu liefern, dass Griechenland nöthigenfalls auch eigene Maschinen erzeugen könne.

Die bestehenden Druckereien genügen für die Ansprüche der Journalistik und Literatur; eine seit kurzem errichtete Schriftgiesserei wird noch sehr der Vervolkommnung bedürfen, um eine Beschaffung des diesbezüglichen Bedarfes aus dem Auslande entbehrlich zu machen.

Im Allgemeinen kann wohl behauptet werden, dass für die griechische Industrie alle Vorbedingungen vorhanden sind, um zu erstarken und concurrenzfähig zu werden. Das Land selbst bietet ebenso gute als billige Rohproducte (Seide und Wolle z. B. sind von vorzüglicher Qualität), der Arbeitslohn ist niedrig, und Feuerungsmaterial in Gestalt von Braunkohle findet sich insbesondere auf einigen Inseln des griechischen Archipels in genügender Menge.

Allerdings vertheuert der Transport die Kohle um ein Bedeutendes, allein dem wäre wohl abzuhelfen, wenn man die Fabriken den Kohlenbergwerken möglichst nahe rücken würde.

Ist nun, wie gezeigt wurde, die Entwicklung des griechischen Fabrikswesens erst der Zukunft vorbehalten, so hat anderseits die Privatindustrie unbedingt bereits ihren Höhepunkt erreicht, wird aber ohne Zweifel das von ihr jetzt noch behauptete Terrain bald der Maschinenarbeit überlassen müssen.

Die Haupterzeugnisse der griechischen Privatindustrie sind: Teppiche, Spitzen, Seiden- und Wollgewebe.

Die griechischen Teppiche zeichnen sich durch grosse Dauerhaftigkeit und durch orginelle, geschmackvolle Farbenzusammenstellung aus — letzteres allerdings nur, insofern sie ihren althergebrachten Typen getreu bleiben.

Leider hat in letzterer Zeit die Neigung überhand genommen, moderne, hauptsächlich französische Muster nachzumachen, und ist im Interesse dieses Industriezweiges nur zu wünschen, dass man möglichst bald dieser verfehlten Richtung entsage.

Am meisten, u. zw. vor Allem im Peloponnes, beschäftigt sich die Privatindustrie mit Verarbeitung der selbsterzeugten Seide. Der kleine Seidenzüchter liebt es nicht sonderlich, seine Cocons zu verkaufen; er zieht es vielmehr vor, dieselben von Leuten, die eigens zu diesem Zwecke im Lande herumreisen, spinnen zu lassen, um sodann die Gespinnste zu Hause weben und färben zu können.

Insbesondere wird, und dies mit gutem Rechte, den feinen schleierartigen Seidengeweben grosse Kunstfertigkeit und Schönheit nachgerühmt. Diese Schleier sind zumeist mit äusserst zierlichen Silber- oder Goldspitzen umgeben und bilden auf dem Lande den gesuchtesten Schmuck der griechischen Frauen.

Die grosse Ausdehnung, welche die hierländige Privatindustrie im Punkte der Seidenweberei gewonnen hat, dürfte wohl in einer althergestammten Landessitte ihren Hauptgrund haben. Es ist nämlich auf dem Lande ziemlich allgemein angenom-

men, dass ein Seidenkleid oder wenigstens ein seidenes Corsage zu den nothwendigen Attributen einer verheirateten Frau gehöre.

Wie es daher in unsern Ländern, besonders in früheren Zeiten, häufig der Brauch war, die Leinwand für die künftige Ausstattung zu Hause zu weben, so bringt an vielen Orten Griechenlands die junge Frau den im Elternhause zu diesem Zwecke gewebten Seidenstoff in ihre neue Wirthschaft mit.

Ebenso wie die Fabrikation der Seidenstoffe bildet die Baumwollweberei einen hervorragenden Zweig der griechischen Privatindustrie.

Die ärmere Classe der Landbewohner, welche ausländische Fabrikate nicht bezahlen kann, verfertigt sich selbst ihre nöthige Kleidung, die ausschliesslich aus ungefärbten Baumwollgeweben besteht.

Mit der stetigen Abnahme der griechischen Nationaltracht werden auch die häuslichen Webestühle für Seiden- und Baumwollenzeuge allmälig zur Ruhe gesetzt werden, und man wird gern in den jedenfalls nur vortheilhaften Umtausch der Rohproducte gegen billige Fabrikserzeugnisse einwilligen.

Ausser der bereits erwähnten und zu grosser Volkommenheit gelangten Fabrikation von Gold- und Silberspitzen werden auf der Insel Zante Spitzen aus Aloenfäden geköppelt. Dieselben sehen zierlich aus und sollen sehr dauerhaft sein, doch scheint eine weitere Verbreitung derselben an den hohen Preisen ein Hinderniss zu finden.

Was die Pflege des Handwerks anbelangt, so besitzen die grösseren Städte und vor allem Athen recht tüchtige Arbeitskräfte, und auf der Industrieausstellung von 1875 war gerade dieser Zweig des heimischen Gewerbefleisses gut vertreten. Tischler, Schuhmacher, Spängler, Lederarbeiter, Buchbinder und Schneider thaten sich durch recht gute Leistungen hervor. Insbesondere Spängler- und Buchbinderarbeiten zogen durch die Nettigkeit der Ausführung die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich; auch rühmt man denselben grosse Dauerhaftigkeit nach.

Sehr fühlbar, besonders für die Hauptstadt, ist der grosse Mangel an Bau- und Kunsttischlern. Wagner besitzt Griechenland überhaupt noch nicht und werden fast sämmtliche Wägen aus Frankreich via Marseille bezogen.

Im Allgemeinen kann wohl behauptet werden, dass Alles, was irgendwie zum Comfort dient oder für den Luxus bestimmt ist, in Griechenland noch nicht fabricirt wird und aus dem Auslande eingeführt werden muss.

Was den Antheil der einheimischen Industrie an der Beschaffung des Ausrüstungs-Bedarfes für die griechische Armee betrifft, so sei zunächst bemerkt, dass sämmtliche Montursgegenstände, welche zur Bekleidung der Soldaten gehören, in Griechenland verfertigt werden und nur das hiezu nöthige Tuch aus Frankreich importirt wird.

Alles Lederwerk, mit Ausnahme der Sättel, liefert die einheimische Industrie. Die Sättel wurden bisher ebenfalls aus Frankreich bezogen, da jedoch dieselben für die hiesigen kleinen Pferde zu schwer erscheinen, so besteht die Absicht, den bezüglichen Bedarf für die griechische Cavallerie aus Oesterreich-Ungarn kommen zu lassen, und dies umsomehr, als die Remonten künftig in Ungarn gekauft werden sollen, nachdem man hier in letzterer Zeit mit den aus Kleinasien und Syrien importirten Pferden unzufrieden war.

Degenklingen und Bajonette kommen aus Solingen, Gewehre und Kanonen aus Belgien.

Die Schiffe für die Kriegsmarine werden auf einheimischen Werften gebaut, und nur die Dampfmaschinen hiefür aus England, das Tau- und Takelwerk grösstentheils aus Oesterreich-Ungarn bezogen.

In Griechenland gelten die Bestimmungen des Code Napoléon noch heute ohne jedwede Veränderung. Die im Jahre 1830 in Frankreich vorgenommenen partiellen Umgestaltungen dieses Gesetzbuches sind bisher in Griechenland nicht eingeführt

worden; doch geht man eben jetzt daran, das griechische Recht dem gegenwärtig in Frankreich geltenden zu assimiliren.

Bei der Abschliessung von Handelsgeschäften zwischen Griechenland und dem Auslande ist hier überwiegend der Modus üblich, die Waaren nicht direct von den Fabriken, sondern durch Vermittlung zumeist griechischer, im Auslande etablirter Geschäftshäuser zu beziehen. Die Abrechnung erfolgt mittels Conto-Corrent, und die sich ergebenden Differenzen werden mit einer 6percentigen Verzinsung des resp. Guthabens von 6 zu 6 Monaten beglichen.

Mehrere Fabriken in Oesterreich-Ungarn haben in letzterer Zeit versucht, directe Absatzquellen für ihre Erzeugnisse in Griechenland zu finden, und es wurde auch von einigen griechischen Kaufleuten die Geneigtheit ausgesprochen, auf diese Propositionen unter den eben erörterten Bedingungen einzugehen.

Einzelne hiesige Häuser wollten sich auch dazu verstehen, die erhaltenen Waaren sofort baar oder gegen gute, auf Sicht lautende Wechsel zu bezahlen, für welchen Fall sie sich jedoch einen 3percentigen Nachlass ausbedangen. Der gesetzliche Zinsfuss in Griechenland ist 12 pCt.; die königliche Bank verzinst die bei ihr deponirten Gelder mit 6—7 Percent.

Handel und Industrie Griechenlands werden in den nächsten Jahren durch Inangriffnahme der Eisenbahnbauten einen neuen Impuls erhalten. Bereits ist der Bau einer Eisenbahn bewilligt, die Athen mit Patras verbinden wird, und in nicht allzuferner Zeit hofft man über Lamia einen Schienenstrang nach Constantinopel herzustellen.

Wenige Stunden vor Athen, der Insel Andro gegenüber, ist an äusserst günstig gelegener Stelle die Errichtung eines grossen Hafens für den Verkehr nach Indien in Aussicht genommen.

Hiermit in enger Verbindung steht das Project, eine grosse griechische Dampfschifffahrtsgesellschaft mit einem Actiencapital von 30 Mill. Drachmen zu gründen, um auf diese Weise die directe Betheiligung Griechenlands an dem Welthandel herbeizuführen.

Der grosse Reichthum an Bodenproducten im Innern des Landes, welcher jetzt aus Mangel an geeigneten Transportmitteln in nur ungenügender Weise sich ausnützen lässt, wird seine volle Verwerthung finden, sobald der Landwirth seine Erzeugnisse mittels Eisenbahn dem Hafen zuführen kann; und umgekehrt wird das Ausland weit willigere Käufer für seine Waare finden, wenn deren Transport in das Innere des Landes auf schnellem und sicherem Wege bewerkstelligt werden kann.

Oesterreich-Ungarn ist bei dieser Angelegenheit nicht wenig betheiligt. Die Handelsverbindungen unserer Monarchie mit Griechenland sind in steter Zunahme begriffen, und für viele Artikel ist, wie wir bereits gesehen haben, Oesterreich-Ungarn hier ohne Concurrenten.

Die projectirte Eisenbahnverbindung der Hafenplätze mit den abseits vom Meere gelegenen grösseren Städten, sowie der sicher zu erwartende Aufschwung des griechischen Nationalwohlstandes wird unsern Erzeugnissen leicht eine doppelt und dreifach grössere Absatzquelle erschliessen können, wenn unsere Industrie rechtzeitig eine thatkräftige Initiative ergreift, um bei Eröffnung der neuen Handelslinien sich nicht von anderen Nationen überflügeln zu lassen.

Handelsverkehr von Livno im Jahre 1875.

Livno. Der diesseitige Bezirk umfasst den westlichen, zum Sandschak von Travnik gehörigen Theil Bosniens, dessen Bedeutung für den österreichisch-ungarischen Handel sich aus seiner geographischen Lage und aus den Mitteln, über welche

der Kaiserstaat auf industriellem und commerziellem Gebiete verfügt, von selbst ergiebt.

Durch das Adriatische Meer und durch die Handelsplätze Dalmatiens ist Oesterreich auf den Verkehr mit diesem Theile Bosniens garadezu angewiesen; durch die österreichischen Handelsplätze eröffnen sich für den hierländigen Absatz unserer Industrie-Producte die kürzesten Wege, und wenn der Verkehr noch nicht den berechtigten Erwartungen entspricht, so ist die Ursache dafür zum Theil in Hindernissen zu suchen, welche durch eine hinreichende Sicherheit der Person und des Eigenthums, sowie durch eine entsprechende Entwicklung der Communicationsmittel sich beseitigen liessen.

Das Jahr 1875 kann für diesen Theil Bosniens als ein sehr ungünstiges bezeichnet werden; die mittelmässige 1874er Ernte übte in der ersten Hälfte des Jahres einen schweren Druck auf den Gang der Geschäfte aus. Dann kamen die politischen Wirren, durch welche eine gänzliche Stockung der Handelsoperationen herbeigeführt wurde.

Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn wird theils mittels Dampfern von Triest, theils zu Land über Spalato, Sign, Macarsca bewerkstelligt. Auf dem Seewege werden die meisten österreichisch-ungarischen Industrieerzeugnisse importirt. Die Handelsleute, welche vorzüglich in Triest und Wien ihre Einkäufe machen, befinden sich in Livno, Skoplje, Duvno, Glamocs, Jajze und Travnik.

Dieselben beziehen: Colonialwaaren, Cotonnerien, Oele, Fetten, Spirituosen, Seifen, Wachskerzen, etwas Stearinkerzen und Mehl, dann Seiden-, Posamentir- und Metallwaaren, Zündhölzchen, Fesse, Büffelhäute und ähnliche Artikel der österreichischen Industrie. Auch der hier eingeführte Zucker ist fast ausschliesslich Wiener Fabrikat.

Reis wird aus Italien und England bezogen; ebenso haben Baumwollgarne und derlei Stoffe englischer und italienischer Erzeugung sich hier Eingang verschafft und gelangen über Triest nach diesem Theile Bosniens. Dagegen sind die übrigen Cotonnerien und damascirte Baumwollstoffe schweizerisches oder österreichisches Fabrikat und werden aus Wien und Triest bezogen.

Das eingeführte Tuch ist zumeist Wiener, dann auch französische und italienische Waare; die Fesse sind österreichisches Erzeugniss. In Tuchen sind mittelfeine und ordinäre Gattungen vorherrschend. In österreichischen und venetianischen, dann in Mailänder Seidenstoffen sind ebenfalls nur mittelfeine und ordinäre Sorten verkäuflich. Die hierlands bevorzugten Farben für Tuch und Seidenstoffe sind: roth, grün, schwarzbraun und dunkelbraun.

Die eingeführten Posamentirwaaren bestehen in Gold- und Silberborten und Schnüren und sind österreichischen Ursprungs; diejenigen, welche weniger Metall haben und billiger zu stehen kommen, sind die gesuchtesten.

Nach annähernder Schätzung wurden im Jahre 1875 aus Triest und Wien eingeführt: ca. 500 Centner Zucker und Kaffee für 20.000 fl.; 2500 Ctr. Reis für 20.000 fl.; 400 Baril Oel für 8000 fl.; 800 Eimer Spiritus für 10.000 fl.; 500 Ctr. Seife für 10.000 fl.; 20—30 Ctr. Wachskerzen für 2000 fl.; ca. 5 Säcke Mundmehl à 15 fl.; geringe Mengen von Seiden- und Posamentirwaaren, dann von Kupfer, Zinn und Weissblech; 70 Ctr. Blei à 60 fl.; Fesse für ca. 1000 fl.; Zündhölzchen für 500 fl.; ungefähr 1000 Colli Manufacturwaaren für 20.000 Ducaten; Tuchwaaren für 2000 bis 3000 fl. An Juwelen, Gold- und Silberwaaren ist die Einfuhr unbedeutend.

Gewerbserzeugnisse, als: ordinäre Stühle, Tische und Holztruhen, dann hölzerne Flaschen, kurze Pfeifenrohre, kommen in kleinen Partien vor; Seilerarbeiten aller Art, besonders Spagat, Pferdehalfter und Stricke, wurden aus Istrien und Triest eingeführt, im Ganzen etwa 20 Ctr. für 400 fl. Strohsackleinwand kam für 500 fl.; Schreib- und Löschpapier 50 Colli; Eisen und Stahl ca. 300 Ctr. Ueberdies bezog

man eine Menge Eisen- und Kurzwaaren zum häuslichen und Wirthschaftsgebrauche, sowie andere im täglichen Verkehre vorkommende Kleinigkeiten aus Triest und Wien.

Die Einfuhr an Quincaillerien, Steingut, Glas- und Holzwaaren ist unbedeutend. Arzneien werden aus Spalato gebracht.

Wien und Triest sind zwar die Hauptbezugsquellen, es bestehen aber auch Handelsverbindungen mit Venedig, welches beträchtliche Mengen Tuchwaaren, rothfärbige Shawls für die Landleute, dann Schafwollstoffe sendet.

Türkische Erzeugnisse werden theils aus Constantinopel und Serajevo, theils aus Albanien und Rumelien bezogen. Diese sind: orientalische Wollmanufacte, Seidenstoffe, Beschuhung, Riemen, Sättel und Sattelzeug. Tabak kommt jährlich in einer Menge von ca. 500 Pferdelasten, und zwar zumeist in Blättern, aus der Herzegowina.

Roheisen wird aus Fojniza, Vareš, Stari-Majdan bei Varzar, Kreševo und Sutlinska in Bosnien bezogen. In diesen Orten befinden sich auch Schmiedewerkstätten, wo Ackerbaugeräthe, Messer, Hämmer, Aexte, Sensen u. dgl., jedoch nur für den einheimischen Gebrauch erzeugt werden.

Das aus Dalmatien eingeführte Oel findet einen guten Absatz. Treberbranntwein, Wein, Liqueure und Essig kommen aus Dalmatien; Mastix, Bier und Rum aus Triest.

Das Salz, als Monopolsartikel, wird aus den Seestädten Macarsca, Spalato, Scardona eingeführt. Der Preis desselben beträgt 5½ fl. pr. Pferdelast oder ca. 2 Ctr. Jedermann kann gegen Entrichtung der 20percentigen Monopolstaxe Salz einführen und verschleissen, daher auch der Preis desselben im Kleinverkaufe verschieden ist.

Der Verkehr in fremden Manufacturwaaren und Fabrikaten findet gewöhnlich auf den Wochenmärkten von Livno, Skoplje, Glamocs, Duvno und Travnik statt. Der tägliche Umsatz ist nicht erheblich.

Die bedeutenste Messe wird alljährlich vom 29. Juni bis 6. Juli in Livno abgehalten, und von Handelsleuten aus allen Theilen Bosniens und aus dem angrenzenden Dalmatien besucht. Auch Glamocs hat am 20. September, Duvno am 11. Juli und 27. August, Skoplje am 11. September und Travnik am 5. Mai einen Jahrmarkt, und an allen diesen Orten ist der Besuch zahlreich.

Livno bildet die Durchfuhrscala für Travnik und Serajevo, und das Depot, aus welchem die Waaren für Travnik, Glamocs, Skoplje, Duvno, Rama und Ljubuški versendet werden, und wo die hierortigen Handelsleute mitunter Waarenlager unterhalten.

Ungefähr der 10. Theil der nach Livno eingeführten Waaren bleibt hier, der Rest wird nach dem Innern des Landes versendet.

Die Erzeugnisse des hierländigen Feldbaues und der Viehzucht bilden die Hauptgegenstände der Ausfuhr. Der Ertrag an Gerste, Weizen, Buchweizen, Hirse, Mais, Roggen, Hafer, Sommerkorn, Erdmandeln und Spelt lässt sich bei mittleren Ernten auf ca. 530.000 Pferdelasten veranschlagen.

Von dieser Menge konnten in früheren Jahren ungefähr 100.000 Pferdelasten ausgeführt werden, wogegen in 1875 wegen des schlechten Ausfalles der Ernte und des Heranziehens von Truppen nichts für den Export erübrigte.

Die Obstcultur und das Dörren der Zwetschken wird in Skoplje betrieben. In 1875 wurden von letzteren 2000—3000 Centner gedörrt und nach Triest versendet. Die Cultur von Gartengewächsen und Gemüsen deckt nur den eigenen Bedarf. Kartoffeln werden viel gebaut.

Die Ergebnisse der Viehzucht sind erheblich, und es werden jährlich ca. 8000 Stück Ochsen à 50—100 fl., 4000 Kühe à 20—40 fl., 200.000 Schafe und Ziegen à 4—8 fl., 2000 Pferde à 30—120 fl. und 300 Maulthiere à 30—100 fl. exportirt.

Nach Dalmatien wird besonders Schlachtvieh ausgeführt. Im Jahre 1875 erreichte diese Ausfuhr ca. 5000 Stück Horn- und 40.000 Stück Kleinvieh, weil die

Contumazmassregeln an der hiesigen Grenze aufgehoben waren, während sie an anderen Scalen Bosniens fortbestanden. In Spalato giebt es Unternehmer, welche Schaf- und Ochsenfleisch für die Zwecke der Handelsmarine einpökeln und dann nach Venedig und Alexandrien versenden.

Borstenvieh kommt aus der Kraina und Possavina, und es wurden davon in 1875 2000 Stück nach Dalmatien exportirt. Rohe Rindshäute, Schaf- und Ziegenfelle, dann Wolle und Wachs liefern zumeist Livno, Glamocs und Skoplje. Die 1875er Ausfuhr von diesen Producten über Spalato nach Triest betrug ungefähr 60.000 Stück Rindshäute à 8 fl.; 40.000 Stück Schaf- und Ziegenfelle à 80 Kreuzer; 2000 Ctr. gewaschene Wolle à 50 fl.; 150 Ctr. Wachs à 90 fl. In Triest bekommt man dann nicht selten im Wege des Tauschhandels Colonial- und Manufacturwaaren.

Aus Glamocs, Skoplje und Jajze wurden im Jahre 1875 auch ca. 300 Pferdelasten Theer à 20—30 fl. ausgeführt. Der Export von Bauholz und selbst von fertigen Brettern ist untersagt.

Bei dem reichen Bestande an Wild in den hierländigen Wäldern ist auch die Ausfuhr von Wildhäuten bedeutend. Fuchs- und Wolfshäute, dann Felle von Mardern und wilden Katzen, endlich Hasenbälge kommen in beträchtlichen Mengen im Handel vor und werden nach Triest und Constantinopel versendet.

Was die Verwendung dieser Artikel zur Bekleidung der hierländigen Bevölkerung anbelangt, so verrichtet für die mittlere und ärmere Classe der Wolfs- und Schafspelz den Dienst, während die bemittelten Stände Fuchspelze tragen.

Zur Beförderung der Waaren bedient man sich des Saumpferdes. Eine Pferdelast oder Tovar beträgt 100 Oka oder 112½ Kilogr. Die Transportspesen von Livno bis Billibrig an der österreichischen Grenze betragen 5—6 Para, und bis Spalato 8—10 Para pr. Oka; von Duvno nach Aržano 6 Para. Für die Miethe eines Pferdes nach Sign und zurück sind 30 Piaster, nach Spalato und zurück 50—60 Piaster zu bezahlen.

Grössere Kisten oder Fässer, welche mit Waaren aus Triest kommen, müssen zu Spalato in kleinere, für den Transport auf dem Pferde geeignete Colli umgepackt werden, wodurch sich die Fracht für 50 Kilo zwischen Spalato und Serajevo um 2—3 fl. erhöht.

Die Menge der Erzeugnisse, welche dieser Landstrich liefert, steht in keinem Verhältnisse zu der Productionskraft des Bodens. Von den vorhandenen culturfähigen Gründen wird kaum der dritte Theil bebaut, weil die ganze Bodenfläche mit wenigen Ausnahmen den türkischen Grundherrn gehört und der Landmann sich nicht berufen fühlt, seinen Fleiss dem Feldbau zuzuwenden.

Der Mangel an Arbeitslust unter den Bauern ist Ursache, dass fast nirgends mehr Getreide gebaut wird, als der gewöhnliche Bedarf erheischt. Ausserdem sind viele Gründe mit Sümpfen bedeckt, ohne dass man daran dächte, deren Trockenlegung in Angriff zu nehmen.

So geschieht es, dass dieser Landstrich in mittleren Jahren nicht viel mehr producirt, als der Bedarf der Einwohner erfordert. Uebrigens begnügt sich die ländliche Bevölkerung den dritten Theil des Jahres hindurch mit Hülsenfrüchten, Gemüse und Obst, und es bleibt jener Theil des gewonnenen Getreides, der an die Grundherren und die Zehentpächter entrichtet und von denselben verkauft wird, zur Ausfuhr übrig.

Im Jahre 1875 konnte wegen der schlechten Ernte auch dieser Theil nicht ausgeführt werden; ausserdem fand sich die türkische Regierung veranlasst, eben wegen des mangelhaften Ertrages die Getreideausfuhr aus Bosnien zu verbieten.

Die schlechte Ernte, die Nachwirkungen der Aufstände in diesen Provinzen, der durch die herangezogenen Truppen verbrauchte Rest der Getreidevorräthe, endlich die Unsicherheit des Eigenthums und der Person haben auf Handel und Feldbau so hem-

mend eingewirkt, dass der Güterverkehr gänzlich ins Stocken gerieth und gegen das Vorjahr eine Abnahme um 80 pCt. sich zeigt.

Gewerbe und Industrie beschränken sich hierzuland auf die Resultate der landwirthschaftlichen Thätigkeit, auf Anfertigung hölzerner Geräthschaften, auf das Spinnen, Weben und Färben. Die gewerbliche Industrie der Städte ist in primitivem Zustande.

Die Spinnerei wird von der ländlichen und ärmeren städtischen Bevölkerung als Nebenbeschäftigung betrieben. Die Handweberei befriedigt in mittleren und gröberen Sorten die Bedürfnisse des Hauses. Das unverwüstliche grobe Tuch, Aba genannt, wird an mehreren Orten erzeugt.

Die Gerberei beschäftigt sich mit Zurichtung von Rindshäuten, Schaf- und Ziegenfellen. Decken und Teppiche werden in Prozor, Skoplje und Glamocs, Ziegenhaardecken für Pferde in den Städten verfertigt.

Die gesetzlichen und Platzcourse der hier gangbaren Gold- und Silbermünzen stellen sich wie folgt:

Münzen	Gesetzlicher Cours		Platzcours	
Randducaten	50 1/2	Pstr.	60	Pstr.
Zwanziger	3 24/40	"	4 10/40	"
" gelöcherter	.	"	4	"
Zwanzigfrancsstück	86 1/2	"	104	"
Pfund Sterling	.	"	127	"
Rubel	17 14/40	"	20	"
Gold-Medschidieh	100	"	120	"
Silber-Medschidieh	20	"	24	"

Von türkischem Kupfergeld pflegen 20- und 10-Parastücke vorzukommen. Das österreichisch-ungarische Kupfergeld ersetzt hier zum grossen Theile die Scheidemünze; der alte Kreuzer gilt 2, der Neukreuzer 4 Para.

Die alten Gewichte und Längenmasse werden noch immer angewendet; der Arschin entspricht 1 1/4 Meter, die Oka ca. 126 Dekagramm.

Der Zoll für die aus Oesterreich-Ungarn eingeführten Waaren beträgt 6 pCt. vom Werthe.

Die hier im Jahre 1875 von einem österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen errichtete Brauerei musste wegen Mangel an Absatz ausser Betrieb gesetzt werden.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Calcutta im Jahre 1875.

Calcutta. Das verflossene Jahr begann unter möglichst günstigen Aussichten. Die Hungersnoth, welche die Bevölkerung eines grossen Theiles der Präsidentschaft Bengalen gegen Ende des Jahres 1873 und während der ersten Monate des Jahres 1874 bedrohte, war durch die energische Verfolgung einer Regierungspolitik, welche für die Ueberzeugung eintrat, dass kein Kostenaufwand zu gross sei, wenn dadurch auch nur ein einziges Menschenleben gerettet werde, überwunden.

Die Ernteaussichten zeigten sich günstig und Vertrauen war unter die Bevölkerung zurückgekehrt.

Vielleicht zu keiner Zeit seit der Besitznahme Indiens durch England äusserte sich die Loyalität der eingeborenen Bevölkerung lebhafter, und zu keiner Zeit seit der

Unterdrückung des Aufstandes in 1857 wurde dieselbe gründlicher von den unerschöpflichen Hilfsmitteln überzeugt, welche so plötzlich in Bewegung gesetzt wurden, um einer unerwarteten und gefährlichen Krisis zu begegnen.

Die Regierung schenkt der Förderung von Eisenbahnunternehmungen die grösste Aufmerksamkeit und spart keine Anstrengungen, um den Wünschen der eingebornen Bevölkerung namentlich im Personenverkehr gerecht werden, und dadurch nach und nach das Erträgniss des grossen Netzes zu vermehren.

Rücksichtlich der Entwicklung des ostindischen Handels im Allgemeinen sind keinerlei Veränderungen zu erwähnen, welche eine besondere Rücksichtnahme verdienten.

Mit Bezug auf den Import haben die europäischen Fabrikate auch im verflossenen Jahre nicht jenen günstigen und lohnenden Markt gefunden, der die Verschiffer einladen könnte, ihre Operationen fortzusetzen.

Die seitens der Fabrikanten von Manchester verlangte Abschaffung des Einfuhrzolles auf ihre Baumwollwaaren, um auf diese Weise der einheimischen Industrie erfolgreich begegnen zu können, hat bisher noch nicht den ersehnten Erfolg gehabt, und so lange nicht ein entsprechender Ersatz für den Ausfall einer so grossen Ertragsquelle gefunden ist, werden die europäischen Baumwollfabrikate wohl steuerpflichtig bleiben, wie lebhaft auch die Frage fortdauernd in der Presse erörtert wird.

Die hier während der letzten Jahre gegründeten Jute-Spinnereien und Webereien sind fortgesetzt in reger Beschäftigung sowohl für Gunnysäcke, als für Packleinwand; dieselben sind auf dem besten Wege, ihrem Erzeugnisse in den weitesten Consumtionskreisen Eingang zu verschaffen.

Die Theecultur ist in fortwährender Entwicklung und Ausdehnung begriffen, sowohl was Qualität als Quantität betrifft. Europa hat sich längst an dieses Product gewöhnt und bezahlt dafür hohe, für Pflanzer und Exporteure gewinnbringende Preise.

Die letztjährige Ernte hat die ungewöhnliche Menge von ca. 130.000 Maunds, mithin um ca. 50.000 Maunds mehr als die des Vorjahrs geliefert. Die erzielten Preise sind jedoch unter dem Durchschnitt der letzten Saison geblieben und haben den Pflanzer wenig befriedigt.

Die Wechselcourse sind während des Jahres 1875 sehr niedrig gewesen, und bei der grossen Menge von disponiblem Silber und dessen gedrücktem Werthe ist vorerst nicht abzusehen, wann hierin eine Wendung eintreten wird.

Die vorzüglichsten Producte Ostindiens, die während der letztverflossenen 2 Jahre über den Hafen von Calcutta zur Ausfuhr gelangten, sind in der folgenden Uebersicht zusammengestellt:

Waarengattung		1874	1875
Indigo	Maunds	83.611	84.339
Indischer Thee	Pfd.	19,112.611	24,422.719
Bengalische Seide	Ballen	9.155	5.855
Seidenabfälle	„	2.830	3.070
Bengalische Baumwolle	„	27.142	129.835
Jute	Tonnen	258.407	252.596
Gunnytuch	Stück	39.599	107.351
Gunnysäcke	„	57,859.883	47,991.949
Salpeter	Ctr.	393.126	395.291
Schellak	„	74.752	86.755
Lackdye	„	9.311	10.729
Safflor	„	14.557	3.009
Cutch	„	37.353	44.438
Gelbwurz	„	10.406	43.869

Waarengattung		1874	1875
Borax	Ctr.	9.118	11.082
Kastoröl	„	104.563	153.894
Ingwer	„	17.020	24.737
Zucker	Maunds	613.918	393.738
Sämereien	Ctr.	3,063.170	5,363.554
Reis	Maunds	4,027.246	5,817.482
Kuhhäute	Stück	5,232.512	5,888.241
Büffelhäute	„	404.916	372.474
Kalbfelle	„	43.394	231.952
Ziegenfelle	„	2,977.795	2,787.139
Schaffelle	„	284.728	232.445

Im Jahre 1875 hat kein österreichisch-ungarisches Handelsfahrzeug den hiesigen Hafen besucht.

Handelsverhältnisse der Philippinen im Jahre 1875.

Manila. War schon das Jahr 1874 keine günstige Geschäftsperiode, so gestaltete sich leider dessen unmittelbarer Nachfolger noch viel weniger zufriedenstellend.

Der starke Vorrath an Einfuhrwaaren, womit das Jahr begann, häufte sich durch erneuerte Zufuhren immer mehr, ein Weichen der Preise im Allgemeinen war somit unvermeidlich. Die meisten Abschlüsse brachten kein befriedigendes Resultat, viele derselben sogar einen starken Verlust.

Von sämmtlichen Importen wurden 898.701 Dollar an Zöllen erhoben; ein specieller Ausweis über den Werth der Einfuhren liegt nicht vor. Die österreichisch-ungarische Handelsmarine hat sich auch in 1875 an der Importation nicht betheiligt.

Gleichwie für die Einfuhr, waren die Verhältnisse im Jahre 1875 auch für den Export ungünstig. Die stets weichenden Preise auf den europäischen Märkten drückten die Werthe hier immer tiefer herab, und aus dem Umstande, dass in der 2. Jahreshälfte die Bestellungen nur spärlich einliefen, lässt sich der Schluss ziehen, dass das Ergebniss der im 1. Semester geschehenen Waarenverschiffungen nicht zufriedenstellend ausgefallen ist.

Die hier seit 40 Jahren etablirten 2 grossen amerikanischen Exporthäuser waren Anfangs November 1875 genöthigt, momentan ihre Zahlungen einzustellen. Zwar konnte bald ein Arrangement getroffen werden und die anfängliche Panik legte sich nach und nach, aber dessenungeachtet war das Geschäft von da an gänzlich gelähmt und man wird noch lange die Folgen dieses Vorkommnisses zu empfinden haben. Das Jahr 1876 wird voraussichtlich einen starken Ausfall im Exporte ergeben.

Der Werth der Verschiffungen in 1875 beziffert sich auf 18,256.400 Doll.; davon entfallen auf: Zucker 6,643.000 Doll.; Blättertabak 4,893.000 Doll.; Hanf 3,420.400 Doll.; Cigarren 1,091.700 Doll.; Kaffee 1,465.600 Doll. Das Zollerträgniss vom Exporte wird mit 164.462 Doll. ausgewiesen.

Man sah vorher, dass der Preis des Blättertabaks im Jahre 1876 bedeutend billiger angesetzt werden müsse, wenn die Regierung etwas davon verkaufen wolle. Die Vorräthe in England, Holland und Belgien waren zu Ende 1875 ungemein gross, und es harrten derselben so starke Verluste, dass sich auf Orders für neue Einkäufe kaum rechnen liess.

An der Ausfuhr von Manila betheiligten sich in 1875 drei österreichisch-ungarische Handelsschiffe.

Die Verwendung von Dampfern bei der Küstenschifffahrt nimmt von Jahr zu Jahr grössere Verhältnisse an. Das Telegraphennetz vervollständigt sich langsam. Die 14tägige Postverbindung mit Europa im Anschluss an die Fahrten der französischen Messageries Nationales von Singapore aus wird regelmässig eingehalten; ebenso die einmonatliche Verbindung mit den Küstenplätzen.

Die 1875er Ernte fiel im Allgemeinen gut aus. Während die Zucker- und Kaffee-Pflanzungen sich immer mehr ausbreiten, nimmt der Reisbau eher ab; denn da Saigon den Artikel billiger liefert, hat der Reisexport von hier ganz aufgehört.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann G. H. Sattler zum unbesoldeten Consul in Iquique mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 1. September 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Generalconsuls-Stellvertreter und Commerzkanzlei-Director bei der k. und k. Botschaft in Paris, Ministerialrath Dr. Leopold Walcher Ritter v. Molthein, in Anerkennung seiner bisherigen vorzüglichen Dienstleistung das Comthurkreuz des Franz Joseph-Ordens; ferner dem k. und k. Consul in Priserend Friedrich Lippich und dem bei dem k. und k. Generalconsulate in Scutari in Verwendung stehenden k. und k. Viceconsul Julius Günner in Anerkennung ihrer bisherigen vorzüglichen Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 19. September 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Consul in Constantinopel Gustav Oesterreicher den Titel und Charakter eines Generalconsuls mit Nachsicht der Taxen allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 19. September 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Versetzung des k. und k. Consuls Rudolf Filek v. Wittinghausen von Adrianopel nach Cairo und die Uebertragung der Leitung des k. und k. Consulates in Adrianopel an den k. und k. Consul Karl Sax allergnädigst zu genehmigen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 3. October 1876.)

— Der neu ernannte k. und k Consularagent Alfred Wilkinson in Great-Yarmouth hat die Leitung der Amtsgeschäfte bereits übernommen.

— Der k. und k. Viceconsul Alexander v. Fontana wurde dem k. und k. Generalconsulate in Genua zugetheilt und ist daselbst zur Dienstleistung eingetroffen.

— Der neu ernannnte k. und k. Consul Julius Oehrens in Valdivia-Corral hat infolge seiner von der dortigen Behörde in jener Eigenschaft erfolgten Anerkennung die Amtsgeschäfte übernommen.

— Der früher bei dem k. und k. Consulate in Adrianopel verwendete, derzeit aber beurlaubte k. und k. Viceconsul Josef Waldhart wurde mit der provisorischen Leitung des k. und k. Honorar-Viceconsulates in Sofia betraut.

— Der k. und k. Generalconsuls-Stellvertreter in London, Ministerialrath Dr. Karl Ritter v. Scherzer, hat sich auf Urlaub begeben, und wird für die Zeit seiner Abwesenheit durch den k. und k. Generalconsul von Liverpool, Dr. Ferdinand Ritter v. Krapf-Liverhof im Amte vertreten. An Stelle des letzteren wurde der Honorarkanzler Hermann Koch mit der interimistischen Leitung der Consulargeschäfte in Liverpool betraut.

— Der k. und k. Generalconsul in Alexandrien, Ministerialrath Josef Ritter v. Cischini; der k. und k. Generalconsul in Venedig, Legationsrath Friedrich v. Pilat; der k. und k. Consul Josef Haupt in Amsterdam, und der k. und k. Consularagent B. G. Suhor in Enos (Dedeagatsch) sind vom Urlaube zurückgekehrt und haben die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

Handels- und Schifffahrtsverkehr der Niederlande im Jahre 1875.

Amsterdam. Die allgemeinen politischen Verhältnisse des Jahres 1875 waren, wie überall, so auch in Holland für den Handels- und Schifffahrtsverkehr wenig förderlich. Ungeachtet eines andauernd reichlichen und billigen Geldstandes (3—3½ pCt. Discont) blieben die Geschäfte doch ohne allen Schwung, und wenn sich auch bei gewissen Artikeln, wie: Baumwolle, Petroleum, Kaffee und Zinn, einige Unternehmungslust zeigte, so wurde diese doch durch die flauere Haltung des Auslandes stets paralisirt. Am empfindlichsten wirkte in dieser Beziehung die Verstimmung des englischen Marktes, welcher, selbst leidend an seinem indischen Export, eine Zurückhaltung beobachtete, die sich in den Beziehungen mit dem benachbarten Holland am allernächsten äusserte.

Indessen konnte der holländische Productenhandel, welcher bekanntlich den weitaus grössten Theil der Ein- und Ausfuhr bildet, doch seinen regelmässigen Gang behaupten, da der Bedarf für den Consum entsprechend anhielt. Ueber eigentliche Störungen des Verkehrs hatte man nicht zu klagen und ebenso blieb der Handelsstand von grösseren Verlusten insofern verschont, als im Lande auch während des Jahres 1875 kein Falliment von Bedeutung vorkam.

Im Ganzen erhielt sich die Handelsthätigkeit auf der Höhe der beiden Vorjahre, deren Ziffern in 1875 sowohl beim Import wie Export durchschnittlich erreicht, theilweise selbst um etwas übertroffen wurden; namentlich war der Verkehr in Kaffee etwas lebendiger und auch für die übrigen Colonialproducte gestaltete sich die Nachfrage entsprechend.

Bei dem ziemlich regelmässigen Verlaufe des Geschäftsjahres erhielt sich die Preislage durchschnittlich unverändert; Kaffee, Tabak und Zinn haben sogar einige Steigerung erfahren.

So wenig übrigens die Zeitverhältnisse dem Aufschwung der Geschäfte günstig waren, so kamen doch manche neue Unternehmungen zu Stande, und ebenso wurden in volkswirthschaftlicher Richtung verschiedene Verfügungen und Gesetze eingeführt.

So entstand die neue Handelsgesellschaft „Mozambique", die neuen Seefischerei-Gesellschaften „Maassluis" und „de Veere", die Schiffbau- und Maschinenfabrik zu Vlissingen und die neue Rübenzuckerfabrik „de Mark". Ferner wurden die Gesellschaften für die Eisenbahnlinie Rotterdam-Münster, resp. Leiden-Wörden gegründet und 24 neue Concessionen für den Dampfschiffsverkehr ertheilt.

Hier in Amsterdam wurde ein zweites, das sog. „Westliche Entrepôtdock" aus Privatmitteln hergestellt.

Von den Gesetzen und Verfügungen, welche im Jahre 1875 zu Stande kamen, seien hier als die wichtigeren genannt: Aufhebung der Accise für das zum Einsalzen der Anschoven verwendete Salz; Regelung der Aichung von Maassen, Gewichten und Gasmessern; Regulirung des Lootsenwesens und Aufhebung der sog. Distanzgelder; die Gesetze zur Regelung der Amtsbefugnisse der Consuln; Aufstellung von Consulareleven; Aufhebung der Leucht-, Tonnen- und Bakengebühren.

Zur Eindeichung und Trockenlegung des Dollart (einer Bucht der Nordsee zwischen Ostfriesland und Gröningen) wurden auf Grund des mit der preussischen Regierung geschlossenen Vertrages die Vorarbeiten in Gang gebracht; ferner die Pläne zur Austrocknung des südlichen Theils des Zuidersees vollendet und zugleich die Bohrungen zur Prüfung des Untergrundes ausgeführt.

Die Resultate dieser seit Jahren fortgesetzten Untersuchungen haben nun zur vollen Evidenz dargethan, dass der Grund des trockenzulegenden Seegebietes vorwiegend aus Erdschichten besteht, die sich zur landwirthschaftlichen Cultur gut eignen.

Somit hat sich eine Vorbedingung erfüllt, von welcher die Ausführung des Projects in erster Reihe abhängig gemacht war, und lässt sich an der endlichen Realisirung dieses grossartigen Werkes umsoweniger mehr zweifeln, als die Regierung energisch für das Unternehmen eintritt und hierin seitens der Nation alle Unterstützung und Mitwirkung findet.

In das Jahr 1875 fallen auch die Berathungen zur Vereinbarung einer neuen Zuckerconvention zwischen Holland, Belgien, England und Frankreich, welche bei den Generalstaaten bekanntlich keine Annahme fand; dann die Verhandlungen zur Regelung der Münzwährung des Landes, durch welche das Gesetz vom 6. Juni 1875 zu Stande kam, demzufolge das Gold in 10-Guldenstücken neben dem Silber Standard-Münze wurde; und mit Schluss des Jahres erfolgte noch die Publicirung des Gesetzes, mit welchem den Postcassen die Vermittlung von Sparcassaeinlagen und Rückzahlungen zugewiesen wurde.

Die gesammte Ein- und Ausfuhr der Niederlande in 1875, verglichen mit den beiden Vorjahren, ist aus nachfolgender Zusammenstellung zu entnehmen:

Allgemeine Einfuhr.

Waarengattung	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm	1873 Kilogramm
Asche, Pottasche	26,326.000	22,727.000	23,553.000
Baumwolle	57,715.000	58,671.000	59,302.000
Bier	3,765.000	3,716.000	5,131.000
Branntwein	9,009.000	7,805.000	8,226.000
Butter	1,356.000	3,968.000	1,848.000
Drognen, Farbwaaren und Chemikalien	100,367.000	97,780.000	104,526.000
Kartoffeln, Mehl und derlei Fabrikate	3,955.000	2,986.000	3,637.000
Fettstoffe	17,932.000	24,184.000	29,257.000
Fische	7,776.000	7,586.000	10,173.000
Flachs und Hanf	11,741.000	12,326.000	12,304.000
Fleisch	4,245.000	6,865.000	16,632.000
Früchte, frische	12,895.000	10,126.000	11,692.000
„ andere	22,799.000	20,137.000	25,602.000
Garne	37,712.000	39,051.000	40,107.000
Weizen	259,089.000	261,623.000	292,552.000
Roggen	271,955.000	274,222.000	237,946.000
Gerste	102,592.000	104,097.000	105,429.000
Buchweizen	13,522.000	6,223.000	8,189.000
Glas und Glaswaaren	23,520.000	21,612.000	18,515.000
Häute, Felle und Leder	24,926.000	24,013.000	21,963.000
Schiffbau- und ordinäres Werkholz	491,050.000	605,111.000	638,310.000
Feines Werkholz	9,293.000	8,734.000	7,717.000
Farbholz	14,173.000	12,962.000	10,287.000

Waarengattung	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm	1873 Kilogramm
Thongeschirre und Porzellanwaaren	82,223.000	66,279.000	82,894.000
Kaffee	110,161.000	86,849.000	112,727.000
Kurzwaaren	9,808.000	10,410.000	11,285.000
Gerbelohe	6,134.000	5,588.000	4,404.000
Manufacturen	31,063.000	31,633.000	32,220.000
Maschinen	28,174.000	36,289.000	37,808.000
Mehl	16,517.000	18,650.000	27,124.000
Metalle, roh	528,503.000	481,886.000	620,470.000
„ bearbeitet	85,512.000	77,125.000	49,711.000
Oel	132,398.000	125,266.000	129,058.000
Papier	10,366.000	10,612.000	11,471.000
Reis	85,598.000	75,778.000	84,836.000
Salz	54,451.000	53,417.000	47,557 000
Samen und Saaten	136,190.000	120,969.000	122,577.000
Schafwolle	20,327.000	19,351.000	18,920.000
Schwefel	6,073.000	6,598.000	8,645.000
Sirup, Melasse	3,244.000	3,791.000	4,716.000
Specereien	3,342.000	3,396.000	3,350.000
Steinkohlen	2.273,871.000	1.969,575.000	2.089,924.000
Stuhlrohr	2,407.000	3,488.000	3,748.000
Tabak und Cigarren	35,189.000	43,547.000	42,826.000
Thee	4,168.000	4,529.000	5,570.000
Theer und Pech	8,663.000	9,209.000	7,537.000
Thran	5,399.000	4,416.000	5,581.000
Wein in Gebinden	24,550.000	24,775.000	24,518.000
„ „ Flaschen	10.223.000	10,994.000	10,981.000
Zucker, roher	100,464.000	127,126.000	140,079.000
„ anderer	5,132.000	4,982.000	2,230.000

Allgemeine Ausfuhr.

Waarengattung	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm	1873 Kilogramm
Asche, Pottasche	24,731.000	29,434.000	8,419.000
Baumwolle, roh	54,376.000	53,585.000	48,159.000
Bier	4,238.000	4,089.000	5,475.000
Branntwein	35,252.000	35,147.000	34,045.000
Butter	18,587.000	20,694.000	17,927.000
Droguen, Farbwaaren, Chemikalien	71,736.000	65,436.000	46,287.000
Kartoffeln	9,327.000	11.127.000	10,243.000
Essig	864.000	790.000	280.000
Fettstoffe	10,628.000	12,916.000	16,839.000
Fische	39,915.000	40,731.000	27,900.000
Flachs und Hanf	23,764.000	30,106.000	25,083.000
Fleisch	8,262.000	7,387.000	10,924.000
Früchte, frische	16.802.000	21,054.000	6,829.000
„ andere	10,042.000	10,189.000	11,767.000
Garne	21,321.000	22,617.000	20,825.000
Weizen	137,526.000	154,487.000	180,661.000
Roggen	87,600.000	120,187.000	145,835.000

Waarengattung	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm	1873 Kilogramm
Gerste	47,045.000	46,320.000	47,569.000
Hafer	50,790.000	55,194.000	27,431.000
Glas und Glaswaaren	13,738.000	16,949.000	11,537.000
Hadern	4,671.000	5,639.000	4,460.000
Häute, Felle und Leder	20,313.000	22,069.000	17,537.000
Schiffbau- und ordinäres Werkholz	141,328.000	175,371.000	184,782.000
Feines Werkholz	3.956.000	3,499.000	3,663.000
Farbholz	12,514.000	12,391.000	8,847.000
Thongeschirre und Porzellanwaaren	60,756.000	69,227.000	20,562.000
Käse	31,513.000	28,303.000	25,262.000
Kaffee	71,445.000	62,691.000	70,568.000
Kurzwaaren	6,208.000	6,518.000	6,902.000
Gerbelohe	3,893.000	2,824.000	1,380.000
Manufacturen	29,820.000	29,797.000	28,988.000
Maschinen	17,574.000	25,031.000	28,140.000
Mehl	8,753.000	9,819.000	5,377.000
Metalle, roh	470,667.000	383,005.000	457,453.000
„ bearbeitet	56,449.000	63,041.000	34,283.000
Oel	109,353.000	99,275.000	90,220.000
Papier	11,956.000	13,563.000	9,299.000
Reis	26,273.000	26,993.000	23,284.000
Saaten	37,272.000	27,537.000	15,219.000
Salz	4,389.000	10,748.000	2,298.000
Schafwolle	18,237.000	16,884.000	13,686.000
Schwefel	4,651.000	4,466.000	6,070.000
Sirup, Melasse	4,267.000	8,370.000	7,370.000
Specereien	2,978.000	2,501.000	2,803.000
Steinkohlen	335,989.000	252,936.000	337,819.000
Stuhlrohr	2,548.000	2,623.000	2,637.000
Tabak und Cigarren	24,066.000	28,163.000	25,478.000
Thee	1,902.000	2,239.000	1,346.000
Theer und Pech	11,946.000	14,196.000	3.718.000
Thran	4,384.000	3,637.000	4,449.000
Wein in Gebinden	11,268.000	11,210.000	11,988.000
„ „ Flaschen	10,258.000	10,610.000	10,070.000
Zucker, roher	22,808.000	30,696.000	33,588.000
„ anderer	82,066.000	89,262.000	90,597.000

Da die Handelsumsätze, wie schon bemerkt, im Ganzen einen ruhigen Verlauf nahmen, so traten darin auch keine besonderen Conjuncturen oder Erscheinungen auf. Hier mögen deshalb nur Kaffee, Zucker, Tabak, Getreide, Oelsaaten, Petroleum, Farbwaaren, Hanf, Zinn und Fischereiproducte eine nähere Erwähnung finden, da diese Gegenstände als Hauptartikel des holländischen Marktes für das Ganze des nationalen Handels entscheidend sind.

Kaffee erfuhr ziemliche Preisschwankungen. Zu Anfang des Jahres bedang gut ordinär Java 56 Cent., im März 52½, im September 61½, und am Schlusse des Jahres 58½ Cent.

Am stärksten waren die Umsätze in den Monaten Juli und August; nach Ablauf der September-Auction begann man aber den hohen Preisen zu misstrauen, die Ablieferungen von Rio-Kaffee trafen über Erwartung reichlich ein, die Vorräthe mehrten

sich überall, und da man eben nur für den Consum zu liefern hatte und die Speculation ganz lustlos war, so konnte die November-Auction nur zu weichenden Preisen abschliessen.

Die gesammte Kaffeezufuhr erreichte in den Jahren 1873—1875 folgende Mengen:

	1873		1874		1875	
Java	1,057.037	Ballen	918.813	Ballen	1,143.621	Ballen
Padang	45.200	"	18.835	"	14.256	"
Macassar	43.455	"	59.201	"	61.788	"
Ceylon und diverse . .	11.695	"	66.928	"	117.371	"
Zusammen . .	1,157.387	Ballen	1,063.777	Ballen	1,337.036	Ballen

Zucker hatte gleichwie in den nächsten zwei Vorjahren eine schwierige Stellung, indem die Preise der weichenden Tendenz noch weiters nachgeben mussten. Die stets zunehmende Concurrenz Frankreichs im Handel mit Raffinatzucker, ungünstigere finanzielle Berichte aus Italien, die Unsicherheit betreffs Aenderung des Besteuerungswesens, die reichlichere Runkelrübenernte und die bedeutend gesteigerte Production Havana's reagirten fast ununterbrochen auf die Zuckermärkte.

Nur gegen Ende März, wo die Vorräthe einige Abnahme zeigten, trat eine mässige Erholung ein. Eine wesentliche Stütze fanden die holländischen Raffinerien in der Ausfuhr nach Russland, wohin im Jahre 1875 über 10 Mill. Kilogr. Raffinatzucker exportirt wurden, was jedoch noch immer keinen Ersatz für den gleichzeitigen Ausfall bei dem Export nach Italien und England gewährte, welcher in ausserordentlicher Weise abgenommen hat.

Da die niederländische Handels-Maatschappy in den letzten Monaten des Jahres 1874 keine Zuckerauction abgehalten hatte und für den Handel eine periodische Werthaufstellung wünschenswerth schien, so wurde beschlossen, den Werth der Java-Zucker alle 3 Monate durch die Mäkler aufmachen zu lassen, um hiedurch eine Basis für jene Abschlüsse zu gewinnen, rücksichtlich deren keine Muster vorhanden waren. Die erste dieser Werthaufstellungen wurde am 1. Juli 1875 ausgegeben.

Das Jahresergebniss hatte im Ganzen sowohl bei der Einfuhr von Rohzucker, als auch beim Export von raffinirter Waare durch den geringeren Ertrag der Java-Ernte zu leiden, indem die Zufuhr des Rohproducts gegen das Vorjahr um 27 Mill. Kilogr. zurückging.

Dabei lässt sich aber auch nicht übersehen, dass die Concurrenz Frankreichs hiezu wesentlich beigetragen hat, und dass Holland mit Rücksicht auf die bekannten Begünstigungen der französischen Acciseverhältnisse nicht ohne Grund eine Aenderung der Conventionsbestimmungen wünschen müsse.

In den 5 Jahren 1871—1875 erreichte der Umsatz von Zucker nachstehende Mengen:

	1871 Kilogramm	1872 Kilogramm	1873 Kilogramm	1874 Kilogramm	1875 Kilogramm
Zufuhr von Rohzucker . . .	105,000.000	100,500.000	89,300.000	87,400.000	62,700.000
Ausfuhr von Rohzucker . . .	25,000.000	19,900.000	27,900.000	26,600.000	17,600.000
Ausfuhr von Raffinat	105,500.000	100,400.000	87,200.000	83,600.000	77,000.000

Unter den Zufuhren des Jahres 1875 sind rund 15 Mill. Kilogr. Rübenzucker inbegriffen, wovon bei $^2/_3$ aus Belgien und Deutschland, der Rest aus Oesterreich-Ungarn kam.

Für Tabak, und zwar namentlich für das Gewächs von Java und Sumatra, war andauernde Nachfrage, so dass die hohen Preise der Vorjahre nicht nur sich forterhielten, sondern für Primawaare gewisser Marken sogar noch einige Steigerung erfuhren. Java liefert eben je nach den einzelnen Districten, wo die Tabakpflanze gebaut wird, so mannigfache Sorten und verschiedene Qualitäten, wie sie für Bedarf, Geschmak und Mode namentlich seitens der deutschen Fabrikanten stets mehr und mehr gesucht sind.

Speculationsverkäufe von schwimmenden Partien und Verkäufe in den Colonien haben, wenn sie auch in 1875 nur vereinzelt vorkamen, doch unstreitig zur höheren Stimmung etwas beigetragen. Ueberdies hatte die 1874er Java-Ernte durch Ueberschwemmungen Manches eingebüsst und gegen das Vorjahr im Ganzen ein geringeres Quantum geliefert; die Qualität war sehr befriedigend.

Tabak von Sumatra war ebenfalls gut gelungen und infolge starker Nachfrage theuer bezahlt. Durch die hohen Preise der letzten Jahrgänge ermuntert, sind auf Sumatra nunmehr wieder neue Pflanzungen entstanden, so dass man für die Folge einem erneuerten stärkeren Import dieser Tabaksorte entgegensehen kann.

Der inländische Tabakbau erhielt sich fast unverändert auf der Höhe der Vorjahre; eine Zunahme lässt sich nicht constatiren, auch ist der holländische Bauer nicht besonders geneigt, seinen Pflanzungen eine grössere Ausdehnung zu geben, da der Tabak ungeachtet der höheren Preislage nicht so gut rentirt, wie die Zuckerrübe, deren Anbau in den letzten Jahren bedeutend an Terrain gewonnen hat und der Cultur der Tabakpflanze Concurrenz macht. Die Qualität der 1875er Tabakernte in Holland war befriedigend.

Von ungarischem Tabak betrug der Umsatz im Ganzen 2100 Ballen; nebstdem wurden aus den ungarischen Auctionen 2000 Ballen importirt, welche mit Jahresschluss noch vorräthig lagerten.

Der Getreidemarkt eröffnete im Jahre 1875 für alle Körnergattungen flau bei weichenden Preisen; erst zu Ende März zeigte sich stärkerer Bedarf, der sich dann auch wieder im Juli und am Jahresschlusse einstellte.

Weizen war im Allgemeinen stiller, wogegen das Geschäft in Roggen verhältnissmässig lebhafter anhielt. Die Zufuhren trafen vorherrschend aus amerikanischen Häfen und im Spätherbst auch aus den Häfen des Schwarzen Meeres ein; aus Oesterreich-Ungarn kamen nur einzelne Ladungen.

Der einheimische Bedarf musste wegen des ungünstigen Ausfalles der eigenen Ernte vorwiegend durch auswärtige Frucht gedeckt werden, wie auch der Handel namentlich für England und die Rheinländer zeitweilig stärkeres Bedürfniss zeigte.

Ungeachtet des ruhigeren Geschäftsverlaufes erreichte der Import von Weizen und Roggen doch das ansehnliche Quantum von rund 531 Mill. Kilogr., welches mit den Ziffern der Jahre 1874 und 1873 fast genau übereinstimmt, jene des Jahres 1872 aber um 167 Mill. Kilogr. übertrifft.

Der Import von Mehl hat in den letzten Jahren allmälig abgenommen; er ist von 29 Mill. Kilogr. im Jahre 1872 auf 27 Mill. Kilogr. in 1873, 18 Mill. Kilogr. in 1874 und 16 Mill. Kilogr. in 1875 zurückgegangen, da Holland alle Anstrengungen macht, um durch Einführung von Kunstmühlen mit dem auswärtigen Fabrikat concurriren zu können. Dem amerikanischen Mehl ist seine Stellung dadurch zu allernächst erschwert, relativ weniger aber der österreichisch-ungarischen Primawaare, welche einen entschiedenen, dem Grundstoffe entsprechenden Qualitätsvorzug geniesst.

Die Zufuhren von Mehl aus Oesterreich-Ungarn waren im Jahre 1875 sehr beträchtlich und um Vieles bedeutender und auch rentabler als in den drei letzten Vorjahren. Beschwerden über unreinliche Behandlung und lässige Verpackung der

Waare sind auch in diesem Jahre nicht mehr vorgekommen, wohl aber klagt man noch immer über die Höhe der Bahnfrachtsätze, welche den Mehlhandel zu schwer belasten, und bezeichnet die Vereinbarung eines mässigeren Specialtarifs für den diesseitigen Verkehr mit Oesterreich-Ungarn als unerlässlich.

In Oelsaaten war der Handel andauernd belebt. Das Inland hatte fast in allen Sorten eine ungünstige Ernte und auch in den Nachbarländern waren die Resultate unbefriedigend, was zu grösseren Speculationen auf Lieferung Anlass gab.

Im October bildete sich in Paris eine grosse Combination, die Alles aufnahm, was angeboten wurde; auch aus Holland gingen starke Sendungen dahin, welche beinahe die Hälfte der alten Vorräthe ausmachten.

Die Preise stiegen nun ansehnlich; da jedoch später zu Anfang December seitens der Speculation durch forcirte Nachfrage eine weitere Preiserhöhung versucht wurde, gaben die Eigner aus ihren alten Vorräthen, die beträchtlicher waren, als man vorausgesetzt hatte, rasch ab, so dass gegen Jahresschluss eine bedeutende Reaction eintrat, durch welche der eigentliche Speculationszweck vereitelt wurde.

Petroleum hielt sich in fast unveränderter Preislage; die Zufuhr war gegen das Vorjahr um Vieles bedeutender. Amsterdam trachtet bekanntlich, sich einen eigenen Petroleummarkt zu schaffen und sich hierin von Antwerpen und den englischen Plätzen möglichst zu emancipiren.

Die Bemühungen scheinen ungeachtet mancher widriger Conjuncturen doch allmälig mehr und mehr gelingen zu wollen, denn die directen Zufuhren aus Amerika steigern sich von Jahr zu Jahr; sie betrugen in 1875 für den Hafen von Amsterdam 84.149 Fässer, gegen 43.600 Fässer im Vorjahre.

Der Handel in Farbwaaren war andauernd lustlos bei weichenden Preisen. Indigo, namentlich mittlere und ordinäre Qualität, ging zumeist nach Deutschland; nach Russland war der Absatz ziemlich regelmässig, während für Frankreich, Belgien und Italien beträchtlich weniger geliefert wurde, als in den Vorjahren.

Krapp und Garancine erfuhren auch in 1875 einen Preisrückgang, infolge der Baisse in Alizarin. Verhältnissmässig mehr gefragt war ordinäre Waare für Amerika; nach Russland wurde sehr wenig verhandelt, da man dort mit kaukasischem Krapp reichlich versehen war.

Fischereiproducte fanden regelmässigen Absatz; die Ausfuhr erreichte das ansehnliche Quantum von 40 Mill. Kilogr. Die Heringfischerei wurde gegen Schluss der Saison durch ungünstiges Wetter empfindlich benachtheiligt; auch waren die Preise für Heringe andauernd gedrückt.

In Lang- und Rundfischen ergab sowohl der Fang, als auch der Handel mit Deutschland und Belgien genügende Resultate. Sehr guten Erfolg hatte die Salmfischerei und verhältnissmässig am besten gelang der Anschovenfang, da nebst einer reichlicheren Ausbeute (55.000 Anker) auch höhere Preise erzielt wurden.

Gleich dem Handel hatte auch die Schifffahrt im Jahre 1875 wenig Gelegenheit zu einer besonderen Entwicklung ihrer Thätigkeit; der Verkehr war auch in dieser Beziehung ruhiger.

Indessen kam doch die neue Dampferlinie Vlissingen-Sheerness (gegenwärtig Vlissingen-Queenboro) in regelmässigen Betrieb, durch welche Deutschland die kürzeste directe Verbindung mit England erhalten hat.

Auch zeigte der Verkehr mit den nordamerikanischen Häfen anlässlich der stärkeren Getreidezufuhren eine etwas lebhaftere Thätigkeit, und ebenso wurden regere Beziehungen mit den Colonien unterhalten.

Die Schifffahrtsthätigkeit in sämmtlichen Häfen der Niederlande während des Jahres 1875 ist aus nachstehender Zusammenstellung zu entnehmen:

Einläufe.

Flagge	Im Ganzen		Darunter beladen					
			Dampfer		Segelschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische . .	30	15.893	.	.	30	15.893	30	15.893
Niederländische .	2331	768.752	706	376.719	1466	365.563	2172	742.282
Belgische . . .	8	3.866	5	3.476	2	370	7	3.846
Dänische . . .	268	47.747	15	15.488	253	32.259	268	47.747
Englische . . .	3602	1,632.736	2617	1,372.302	829	185 749	3446	1,558.051
Französische . .	92	13.744	1	133	87	12.559	88	12.692
Griechische . .	11	3.910	.	.	11	3.910	11	3.910
Italienische . .	103	49.956	.	.	103	49.956	103	49.956
Amerikanische .	26	17.790	.	.	26	17.790	26	17.790
Deutsche . . .	680	165.745	185	87.801	381	68.087	566	155.888
Norwegische . .	617	271.407	32	10.537	585	190.870	617	201.407
Schwedische . .	100	39.223	49	23.272	49	15.210	98	38.482
Russische . . .	46	18.081	3	2.867	42	14.914	45	17.781
Spanische . . .	3	1.686	1	500	2	1.186	3	1.686
Portugiesische .	3	1.032	.	.	3	1.032	3	1.032
Hawaische . .	1	843	.	.	1	843	1	843
Zusammen . .	7921	2,982.411	3614	1,893.095	3870	976.191	7484	2,869.286
Dagegen in 1874:								
Niederländische Flagge	2609	778.313	713	341.172	1708	419.048	2421	760.220
Fremde Flaggen	5871	2,220.235	2792	1,407.154	2833	716.256	5625	2,123.410
Zusammen . .	8480	2,998.548	3505	1,748.326	4541	1,135.304	8046	2,883.630
In 1873:								
Niederländische Flagge	2684	745.622	732	306.880	1774	420.631	2506	727.511
Fremde Flaggen .	6078	2,222.782	2789	1,395.260	3131	774.835	5920	2,170.095
Zusammen . .	8762	2,968.404	3521	1,702.140	4905	1,195.466	8426	2,897.606

Abfahrten.

Flagge	Im Ganzen		Darunter beladen					
			Dampfer		Segelschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische . .	30	15.893	.	.	5	3.144	5	3.144
Niederländische .	2560	843.655	818	443.047	1031	199.371	1849	642.418
Belgische . . .	7	4.358	4	3.012	1	146	5	3.158
Dänische . . .	280	50.871	1	1.005	73	9.230	74	10.235
Englische . . .	3488	1,598.231	2035	986.918	404	65.585	2439	1,052.503
Französische . .	91	13.541	1	133	53	7.429	54	7.562
Griechische . .	10	3.796	.	.	.	.	.	.
Italienische . .	97	48.026	.	.	12	5.909	12	5.909
Amerikanische .	24	16.728	.	.	7	5.399	7	5.399

Flagge	Im Ganzen		Darunter beladen					
			Dampfer		Segelschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Deutsche . . .	668	169.325	104	56.896	291	36.190	395	93.086
Norwegische . .	602	195.163	26	6.926	81	19.796	107	26.722
Schwedische . .	97	39.850	29	12.974	17	4.362	46	17.336
Russische . .	38	15.680	2	3.013	10	3.355	12	6.368
Spanische . . .	3	1.622	1	388	1	658	2	1.046
Portugiesische .	5	2.036	.	.	1	382	1	382
Hawaische . . .	1	843	.	.		.	.	.
Zusammen . .	8001	3,019.618	3021	1,514.312	1987	360.956	5008	1,875.268
Dagegen in 1874:								
Niederländische Flagge . . .	2660	773.708	700	326.528	1019	198.272	1719	524.800
Fremde Flaggen	5843	2,281.116	2040	983.284	965	177.976	3005	1,161.260
Zusammen . .	8503	3,054.824	2740	1.309.812	1984	376.248	4724	1,686.060
In 1873:								
Niederländische Flagge . . .	2774	765.750	716	304.343	1067	223.652	1783	527.995
Fremde Flaggen	5991	2,263.896	1848	909.192	881	172.052	2726	1,081.244
Zusammen . .	8765	3,029,646	2564	1,213.535	1948	395.704	4509	1,609.239

Nach den vorstehenden Ziffern hat die handelsthätige Schifffahrt gegen das Vorjahr im Ganzen bei den Einläufen eine Abnahme von 14.000 Tonnen, dagegen bei den Ausfahrten eine Zunahme von rund 190.000 Tonnen ergeben, woran die niederländische Flagge verhältnissmässig participirte.

Eine wesentlichere Vermehrung zeigt die niederländische Dampfschifffahrt sowohl bei den Ein- als Ausfahrten; sie beträgt in beiden Richtungen über 152.000 Tonnen.

Die unter nationaler Flagge eingelaufenen 30 Schiffe kamen aus den Häfen des Schwarzen Meeres, aus New-York und Bassein mit Ladungen von Getreide, Leinsaat und Reis.

Von Seeunfällen oder schweren Havarien blieben unsere Handelsfahrzeuge in den Gewässern der Niederlande auch während des Jahres 1875 verschont.

Ueber den Stand der niederländischen Handelsflotte mit Schluss des Jahres 1875 giebt folgende Tabelle näheren Aufschluss:

Schiffe	Stand mit Ende December 1874		Abfall durch Seeunfälle etc.		Zuwachs an neu erbauten Schiffen, für welche erste Seebriefe erfolgt wurden		Stand mit Ende December 1875	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Fregatten	145	144.867	1	1.157	7	10.305	149	152.497
Barken	205	118.601	10	4.727	9	4.118	206	119.510
Briggen	79	22.599	8	1.665	8	2.063	79	22.997
Schooner-Briggen . .	137	26.432	1	179	4	757	140	27.010
Schooner	307	50.283	4	759	7	1.391	310	50.915
Galjoten	211	24.167	11	1.226	3	324	203	23.265
Koffen	286	33.434	11	1.162	.	.	275	32.272

Schiffe	Stand mit Ende December 1874		Abfall durch Seeunfälle etc.		Zuwachs an neu erbauten Schiffen, für welche erste Seebriefe erfolgt wurden		Stand mit Ende December 1875	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Tjalken	210	1.390	2	120	13	974	221	2.244
Smakken	8	627	.	.	.	.	8	627
Andere Segelfahrzeuge	159	6.679	2	169	1	50	158	6.560
Dampfer	80	71.102	1	2.346	7	8.072	86	76.828
Zusammen . .	1827	500.181	51	13.510	59	28.054	1835	514.725

Hiernach beträgt die Zunahme rund 14.000 Tonnen, ein Resultat, welches mit Rücksicht auf die besonderen Zeitverhältnisse wohl nicht unbefriedigend wäre; doch zeigen auch die früheren Perioden, namentlich seit den letzten 12 Jahren, in ähnlicher Weise nur eine unbeträchtliche Vermehrung des Flottenmaterials, so dass sich hierin im Ganzen nur ein geringer Fortschritt constatiren lässt.

Holland hat aber im Schiffbauwesen mit zu bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen, es producirt weder Eisen noch Schiffbauholz und ist neuerer Zeit, wo der Schiffbau namentlich in Schottland, dann auch in Schweden und Norwegen eine so eminente Entwicklung erlangt hat, bezüglich der Beschaffung des Materials in eine allzu nachtheilige Lage gekommen, in der das Land wohl nur bei den äussersten Anstrengungen zu concurriren vermag.

Dass man es hieran nicht fehlen lassen will, zeigt sich aus dem Zusammenwirken der Rheder, die in den letzten Jahren für die Sache in der thätigsten Weise wirkten, und ebenso aus dem Gutachten der seinerzeit eigens hiefür eingesetzten Enquête.

Seitens der Regierung wird demnach auch das Rhedereiwesen möglichst gefördert und Alles gethan, was zur Erleichterung und Hebung der Schifffahrt dienen kann.

In letzterer Beziehung ist eben während der letzten Jahre in Holland höchst Beachtenswerthes, ja verhältnissmässig mehr geschehen, als in irgend einem andern Lande. Es seien hier nur erwähnt: die Hafenbauten zu Harlingen; die Erweiterungsarbeiten zu Nieuwediep; die neue Wasserstrasse von Rotterdam nach dem Meere; die Hafenwerke zu Vlissingen, und die Durchgrabung von „Holland op zyn smalst“, durch welche Amsterdam eine directe Verbindung mit der See und die allgemeine Schifffahrt zugleich einen Zufluchtshafen erlangen wird, woran es an den Ostküsten der Nordsee bisher noch allzusehr gebricht.

Das Werk wird unter Subventionirung der Regierung kräftig fortgeführt, so dass man die Vollendung des Ganzen bis 1. August 1877, dem neuerlich fixirten Präclusiv-Termine, gewärtigen kann.

Endlich sei noch des Gesetzes vom 5. Juni 1875 erwähnt, durch welches die bis dahin unter dem Titel Leucht-, Tonnen- und Bakengelder geltenden Schifffahrtsgebühren im Interesse der internationalen Schifffahrt sämmtlich aufgehoben wurden.

Wirthschaftliche Zustände des Vilajets von Salonich.

Salonich. Das Vilajet von Salonich besteht aus den Sandschaks von Salonich, Serres und Drama. Die Bevölkerungsverhältniss sind folgende:

Sandschak	Städte und Dörfer	Christen und Juden	Muhamedaner	Gesammt-Bevölkerung
Salonich	799	347.250	252.000	599.250
Serres	545	250.750	155.000	405.750
Drama	381	67.450	218.300	285.750
Zusammen . .	1725	665.450	625.300	1,290.750

Die Stadt Salonich ist am Golf gleichen Namens gelegen, hat einen geräumigen und ziemlich sichern, nur gegen Nordwesten exponirten Hafen und bietet von der Seeseite mit ihren vielen schlanken und glitzernden Minarets einen malerischen Anblick.

Dieser günstige Eindruck schwindet jedoch, kaum als man das Land betritt. In den engen, unregelmässigen Gassen herrscht eine grosse Unreinlichkeit und neben einzelnen palastähnlichen Gebäuden reicher Kaufleute erblickt man Reihen von elenden, zerfallenen Hütten, wo mehrere zahlreiche Familien zusammenwohnen, so dass ein Raum von einigen Quadratfuss 10 Personen jeden Alters und Geschlechtes beherbergt.

Die Stadt selbst hat ca. 100.000 Einwohner, darunter 65.000 Israeliten spanischer Race, 20.000 Muhamedaner, von denen 3000 der Secte Dolmeh (zum Islam übergetretene Israeliten) angehören, 13.000 orthodoxe Griechen und 2000 Katholiken.

Die Landessprachen sind: türkisch, griechisch, italienisch, französisch, bulgarisch und endlich der spanisch-hebräische Jargon der hiesigen Israeliten. Nationale und religiöse Gegensätze hindern die Amalgamirung der Bevölkerung und die Mangelhaftigkeit des Volksunterrichtes hemmt jeden moralischen und materiellen Fortschritt.

Die in überwiegender Majorität vorhandene israelitische Bevölkerung hat nur eine einzige, von der Alliance Israélitique gegründete Schule, in welcher französich, italienisch, türkisch, griechisch und spanisch gelehrt wird.

Der griechisch-orthodoxe Theil der Bevölkerung besitzt ein aus 6 Classen bestehendes Gymnasium, in welchem griechisch, italienisch, französisch, deutsch und türkisch gelehrt wird, und ausserdem mehrere Mittel- und Volksschulen.

Die Franken haben eine von den französischen Lazaristen unterhaltene Schule für Katholiken und eine italienische Elementarschule, welche von der italienischen Regierung subventionirt wird.

Die Türken haben einige Volksschulen, Mittelschulen (Ruschtiehs) und eine höhere Schule (Medrege) für theologische und juridische Studien.

Salonich hat in den letzten Jahren durch Niederreissung der Umfassungsmauern, welche die Vergrösserung der Stadt und den Zutritt der reinigenden Seeluft hinderten, sehr gewonnen. Längs des Meeresufers wurde ein Quai angelegt, der aber noch nicht ausgebaut ist. Der Erlös aus dem Verkaufe der dem Meere abgewonnenen Gründe soll die Kosten für die Beendigung des Uferdammes decken.

In dieser Stadt besteht eine Municipalität, welche zu ihren Mitgliedern auch Angehörige der fränkischen Colonie zählt. Dieser Behörde gebührt das Verdienst, eine ziemlich gute Strassenbeleuchtung mit Petroleumlampen eingeführt und eine Seebadeanstalt errichtet zu haben. Salonich besitzt auch einen hübschen Volksgarten; eine Errungenschaft, welche wenige türkische Städte aufzuweisen haben.

Wenn die projectirte directe Bahnverbindung mit Oesterreich-Ungarn in Ausführung gebracht sein wird, so hat Salonich alle Aussicht, ein Handelsplatz ersten Ranges zu werden.

Ausser dem regen Personen- und Waarenverkehre, welchen diese Bahn als wichtiges und directes Verbindungsglied zwischen der Türkei und den europäischen Culturstaaten mit sich bringen müsste, würde auch ein grosser Theil des Transithandels zwischen Ostindien und Europa diesen Weg einschlagen.

Salonich ist nämlich nur 730 Seemeilen von Port-Saïd und 630 Seemeilen von Alexandrien entfernt, während die Entfernung zwischen Brindisi und Port-Saïd 920

Seemeilen und jene zwischen Brindisi und Alexandrien 820 Seemeilen beträgt. Ausserdem ist der Seeweg zwischen Salonich und den Häfen Aegyptens wegen des durch die Inseln des Archipels gewährten Schutzes verhältnissmässig ruhiger, als jener zwischen den ägyptischen Häfen und Brindisi, so dass der Zeitgewinn für die erstere Route noch wächst.

Der obigen Bahn würde auch ein mächtiger Antheil an dem Verkehr Europa's mit Smyrna, Caramanien und Syrien anheimfallen.

Die Hauptressourcen Macedoniens sind Ackerbau und Viehzucht; die Industrie beschränkt sich mit Ausnahme weniger, von Europäern gegründeter Dampfmühlen und Dampfseidespinnereien auf den handwerksmässigen Betrieb der nöthigsten Gewerbe.

Der Ackerbau steht auf der niedrigsten Stufe und wird in ganz primitiver Weise betrieben. Der Gutsbesitzer bewohnt nie sein Eigenthum und bezieht die Grundrente durch Vermittlung eines Aufsehers oder Pächters. Es fehlt ihm an Capital, Intelligenz und Thatkraft, um eine rationelle Bewirthschaftung seiner Ländereien anzubahnen.

Der Bauer hinwider befindet sich in einer drückenden Abhängigkeit vom Gutsbesitzer; seine materielle Lage ist eine traurige und seine geistige und moralische Verkommenheit infolge dessen eine sehr arge. Besonders schwer lastet auf dem Ackerbau die Zehentabgabe und doppelt empfindlich wird diese vom Bruttoerträgnisse erhobene Steuer durch die Art der Einhebung im Wege der Verpachtung.

Macedonien ist übrigens ein von der Natur so reich gesegnetes Land, dass es trotz aller vorhandenen Uebelstände in halbwegs guten Erntejahren grosse Mengen Cerealien, Oelsamen, Baumwolle, Tabak und andere geschätzte Bodenproducte nicht nur für den Localbedarf, sondern auch für die Ausfuhr liefert.

Die mittlere Production des Vilajets von Salonich kann veranschlagt werden, wie folgt:

Sandschak	Weizen Const. Kilo	Gerste Const. Kilo	Roggen Const. Kilo	Hafer Const. Kilo
Salonich	980.000	1,100.000	400.000	270.000
Serres	530.000	372.000	560.000	100.000
Drama	265.000	279.000	180.000	13.000
Zusammen	1,775.000	1,751.000	1,140.000	383.000

	Mais Const. Kilo	Sesam Const. Kilo	Tabak Oka	Baumwolle Oka
Salonich	1,100.000	70.000	208.000	516.000
Serres	800.000	280.000	265.000	103.000
Drama	480.000	12.000	2,500.000	1,000.000
Zusammen	2,380.000	362.000	2,973.000	1,619.000

Eines der wichtigsten Producte dieses Vilajets ist der berühmte macedonische Rauchtabak; der Anbau der Tabakpflanze hat jedoch wegen der durch das neue Tabakreglement vorgeschriebenen Ueberwachungsmodalitäten abgenommen.

Macedonien verdankt einen Theil seiner Fruchtbarkeit den grossen Waldbeständen von Laub- und Nadelholz, die sich in verschiedenen Theilen des Vilajets, namentlich im Olympos, Agion, Oros und auf der Halbinsel Cassandra, erhalten haben. Die türkische Regierung hat auch Forstinspectorate eingesetzt, welche der Verwüstung der Wälder Einhalt thun sollen.

Auch die Viehzucht steht auf der niedrigsten Stufe; von einer Stallfütterung ist keine Rede, weshalb auch in strengen Wintern ein grosser Theil des Viehstandes dem Futtermangel und den durch die Vernachlässigung enstehenden Seuchen erliegt.

Der mittlere Viehstand im Vilajet von Salonich dürfte folgender sein:

Sandschak	Saumthiere	Ziegen	Schafe	Rinder	Büffel
Salonich	38.000	300.000	450.000	50.000	7.000
Serres	9.000	180.000	220.000	18.000	3.500
Drama	12.000	200.000	320.000	22.000	4.000
Zusammen . .	59.000	680.000	990.000	90.000	14.500

Die mittlere Jahresproduction des Vilajets an Seidenhülsen beträgt 260.000 Oka, wovon auf das Sandschak von Salonich 238.000, auf Serres 20.000 und auf Drama 2000 Oka entfallen. Zur Bearbeitung der macedonischen Goldbergwerke bei Philippi, Amphipolis und Pangéon, dann der Silberminen auf der chalcidischen Halbinsel, welche im vorchristlichen Zeitalter eines grossen Rufes genossen und reichliche Ausbeute abwarfen, wurden in den letzten Jahren zu wiederholtenmalen von Speculanten Concessionen erwirkt, jedoch wegen Mangel an Capital nicht weiter benützt.

Mehr Aussicht zur Ausnützung ist hinsichtlich der Steinkohlenlager vorhanden, die in verschiedenen Theilen des Vilajets, namentlich bei Serres und Dranista, entdeckt wurden.

Letzteres gehört dem Vicekönig von Aegypten und ist in den Vorgebirgen des Olympus je 3 Stunden von den Echellen Kitros und Katherina entfernt gelegen.

Von der dort aufgefundenen Kohle wurde eine kleine S ndung nach Wales verschifft, daselbst von Fachmännern untersucht und brauchbar gefunden. Nur soll diese Kohle ausserordentlich der Verwitterung unterliegen und daher einer besonders sorgfältigen Verwahrung bedürfen.

Nach der Ansicht der beiden mit der Untersuchung des Kohlenlagers bei Dranista von Seite des Vicekönigs von Aegypten beauftragten Ingenieure sollten zwei 300 Yards tiefe Schachte eröffnet, und eine 20 englische Meilen lange Eisenbahn bis nach Kitros gebaut und daselbst ein Damm zum Schutze der zu beladenden Schiffe aufgeworfen werden.

Wenn man die Verhältnisse der Ein- und Ausfuhr von Salonich in Betracht zieht, so wird zunächst die Thatsache wahrnehmbar, dass Frankreich hierin allen andern Nationen den Rang abgelaufen hat. Es versieht das Vilajet von Salonich und einen grossen Theil des weiten, zum Vilajet von Monastir gehörigen Ländergebietes mit Colonialien, Woll- und Seidenmanufacten, Wein, Oel, Ess- und Kurzwaaren aller Art.

Anderseits verschifft Frankreich den grössten Theil der reichen Naturproducte dieser Länder, insbesondere Cerealien, Sesam, Baumwolle, Schafwolle, Seidencocons und Felle nach Marseille, theils zur Verarbeitung in seinen eigenen Fabriken, theils zur Weiterversendung nach England, Belgien, der Schweiz und Norddeutschland.

Dieses günstige Resultat verdankt Frankreich der Rührigkeit seiner Kaufleute und Industriellen und der vortrefflichen Dampfschiffverbindung Marseille's mit Salonich und Cavalla.

Nach Frankreich nimmt England in den Importlisten Salonichs den nächsten Platz ein. In Baumwollgespinnsten und Geweben, Stab- und Stangeneisen und Steinkohlen beherrscht es den hiesigen Platz; Glaswaaren, Wedgewood-Geschirre, Blei, Zink, Mennig, Indigo und andere Farbstoffe gelangen aus englischen Häfen hieher zur Einfuhr. An dem hierländigen Exporte ist England ebenfalls mit bedeutenden Partien von Cerealien, Baumwolle, Schafwolle, Fellen, Hadern und Knochen betheiligt.

Der österreichisch-ungarische Import nach Salonich umfasst auch zahlreiche Artikel und erreicht einen namhaften Werth. Tuch, Schafwollstoffe aller Art, Fesse, Stahl, Nägel, Sicheln, Rum, Spiritus, Bier, Kaffee, Pfeffer, Stearinkerzen, Papier, vielerlei andere Kurzwaaren und Quincaillerien bilden den Gegenstand dieser Einfuhr;

wogegen etwas Baumwolle, Schafwolle, Felle und insbesondere namhafte Mengen des ein Hauptproduct dieses Vilajets bildenden macedonischen Rauchtabaks, welche theils für die österreichische und ungarische Tabakregie, theils für Russland bestimmt sind, auf unsern Dampf- und Segelschiffen und auf den Dampfern der italienischen Gesellschaft „Trinacria“ den Weg nach Triest und Fiume nehmen.

Italien ist stark am Fracht- und Passagierverkehre mit diesem Platze betheiligt; seine eigene Einfuhr beschränkt sich jedoch auf wenige Manufacte in Seide und Baumwolle, bedeutende Quantitäten von piemontesischem Reis, etwas Teigwaaren, Mailänder Butter, Stroh-, Filz- und Seidenhüte, Handschuhe, fertige Kleider etc. Dagegen gelangen von den hiesigen Landesproducten nur Schafwolle, Felle und Cerealien nach italienischen Häfen.

Deutschland betheiligt sich am Import nach Salonich mit Tuch und Wollwaaren, Eisenwaaren aller Art und Spiritus; Holland mit Pilé-Zucker; Belgien mit Nägeln, Glaswaaren, Tuch und Casimir; Schweden und Norwegen mit Stab- und Stangeneisen; Russland mit Juchten und Caviar.

Die Hauptursache, warum der österreichisch-ungarische Handelsverkehr mit Salonich durch jenen, welchen diese Stadt mit Frankreich unterhält, so weit überflügelt wird, liegt in der directen, raschen und häufigen Dampfschifffahrtsverbindung mit Marseille, wogegen Triest durch die Boote des österreichisch-ungarischen Lloyd und der italienischen Gesellschaft „Trinacria“ nur indirect mit diesem Seeplatze verkehrt.

Von Marseille gelangt die Waare ohne Ueberschiffung hieher, die von Triest nach Salonich bestimmten Güter müssen aber 1- bis 2mal übergeladen werden; eine Operation, welche häufig nicht mit der nöthigen Sorgfalt vorgenommen wird und daher eine Beschädigung der Waare nach sich zieht.

Ein weiterer Uebelstand für unsern Güterverkehr liegt in der mangelhaften Eisenbahnverbindung Triests mit dem Hinterlande und in der dadurch bedingten Höhe der Eisenbahnfrachten. Venedig ist in dieser Hinsicht durch die Brennerbahn weit günstiger gestellt und scheint als Transitplatz sein Primat im Adriatischen Meere zum Nachtheile von Triest und Fiume wieder einnehmen zu wollen.

Den Absatz unserer Industrieartikel in Salonich schädigend ist auch der Umstand, dass nur ein einziger der hiesigen Kaufleute österreichisch-ungarischer Staatsangehöriger ist, und dass auch nationale Handlungsreisende sich weit seltener hier zeigen, als die Commis voyageurs Frankreichs, der Schweiz, Deutschlands und Englands.

Frankreich ist in dieser Stadt durch einige geachtete französische Kaufleute vertreten und wusste die hiesigen reichen Handlungsfirmen Gebrüder Allatini und Hadschi Lazzaro derart anzuziehen, dass dieselben Filialen in Marseille errichtet haben.

Die hier etablirte angesehene Schweizer Firma Burkhardt Reithaar & Comp. hat den schweizerischen Industrieartikeln reichlichen Absatz verschafft und nimmt ihre Commis immer aus der Schweiz. Diese jungen Leute, welche aus ihrer Heimat die Kenntniss der deutschen und der hierzuland unumgänglich nothwendigen französischen Sprache mitbringen, lernen hier griechisch und türkisch und bilden eifrige Pionniere für die Interessen der vaterländischen Industrie.

Für die commerziellen und industriellen Belange Oesterreich-Ungarns ist es ein Gebot der Nothwendigkeit, ebenfalls junge Leute hieher zu entsenden, damit sie den Platz studiren und die Concurrenzfähigkeit mit der fremdländischen Industrie vermehren helfen.

Bezüglich der wichtigeren Einfuhrgegenstände wären folgende Einzelnheiten anzuführen:

Zucker. Colonialwaare kommt aus Marseille und Holland. Durch die Dampfer der Gesellschaft A. L. Fraissinet & Comp. wird die Marseiller Raffinade in Fässern à 130 Oka nach Salonich importirt, und zwar ca. 2½ Mill. Oka jährlich. Der Platzpreis stellt sich durchschnittlich auf 4 Piaster 35 Para bis 5 Pstr. pr. Oka, die türkische Lira zu 100 Pstr. gerechnet. Von holländischem Pilé-Zucker beträgt die jährliche Einfuhr ungefähr 2000 Fässer à 100 Oka, welche durch holländische und englische Dampfer direct hieher gelangen. Preis am hiesigen Platze 4 Pstr. 30 Para bis 4 Pstr. 35 Para pr. Oka. Ausserdem kommen noch von holländischem Zucker in Hüten ca. 100 Fässer à 500 Oka zum Preise von 6—6½ Piaster.

Rio-Kaffee gelangt beinahe ausschliesslich auf französischen Dampfern nach Salonich, in Säcken zu 50 bis 60 Kilogr. netto, und zwar über 1,200.000 Oka jährlich. Triest sendet davon nur bei 70.000 Oka. Der Preis variirt je nach der Qualität und den Fluctuationen auf den grossen Märkten Europa's zwischen 11—17 Pstr. per Oka, die türkische Lira zu 100 Pstr. gerechnet.

Cochenille, weisse und graue, kommt aus Marseille in Säcken zu 90 bis 100 Kilogr.; Preis 58—60 Pstr. pr. Oka für die weisse, 55—56 Pstr. für die graue. Jahresverbrauch 18.000 Oka.

Spiritus. Die grosse Menge 36grädiger Spiritus, die hierzuland aus den Weintrebern gewonnen wird, genügt dem Consum durchaus nicht; es gelangt daher ein grosses Quantum 38—40grädige Waare aus Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Preussen (Breslau und Stettin, letzteres Product über Marseille) hieher zur Einfuhr. Der aus Triest eingeführte Spiritus ist zu 2 Dritteln österreichisch-ungarisches und zu einem Drittel deutsches (Breslauer) Fabrikat. Preis 5—5½ Pstr. pr. Oka.

Rum wird aus Triest und Marseille, zusammen ca. 180.000 Oka im Gesammtwerthe von 85.000 fl. importirt. Hievon entfallen ungefähr 45.000 fl. auf Oesterreich-Ungarn und 40.000 fl. auf Frankreich. Preis 13 Pstr. pr. Gallon von 2½ Oka.

Indigo aus Bengalen kommt direct mittels Dampfern aus England in Kisten zu 100—125 Oka, ferner solcher aus Madras in Kisten zu 60—70 Oka. Preis für ersteren 100—140, für letzteren 50—75 Pstr. pr. Oka. Cupat kommt in Kisten zu 70—80 Oka à 80—85 Pstr. Der jährliche Consum an Indigo ist sehr gross und erreicht einen Werth von 150.000 fl.

Reis. Piemontesisches Product, sog. Risone aus Genua, kommt auf französischen und italienischen Dampfern in Säcken zu 100 Kilogr.; Jahresverbrauch über 1 Mill. Oka zu 2½—3 Piaster.

Salmiak kommt in Fässern zu 3 Kantar aus England; Preis 7—7½ Pstr.; Jahresconsum 40.000 Oka.

Vitriol, grüner, aus England in Fässern zu 2 Kantar; Preis 35—38 Para per Oka; Jahresverbrauch 100.000 Oka.

Alaun aus England in Fässern zu 2½ Kantar; Preis 65—65½ Pstr. per Kantar; Jahresconsum 200.000 Oka.

Bois de Ste. Marthe (Färbeholz) aus Marseille 10.000 Kilogr. oder 78.000 Oka zu 4—4½ Pstr. Die Seefracht mittels Segelschiff beträgt 7 Francs pr. 1000 Kilogr.

Mennig (Litargirio) aus Marseille 250 Fässer zu 6 Kantar, zusammen 1500 Kantar oder 66.000 Oka, à 4¼—4½ Pstr. pr. Oka; desgleichen aus Triest 200 Kantar oder 8800 Oka, ungefähr zu gleichem Preise.

Zink 500 Fässer oder 44.000 Oka à 4 Pstr. 35 Para bis 5 Pstr. Kommt direct aus London mittels englischer Dampfer und zahlt 30 s. Fracht pr. Tonne.

Blei in Klötzen 1. und 2. Gusses, 80.000 Kilogr. jährlich oder 62.400 Oka in Stücken à 50—70 Kilogr. ($46^{3}/_{4}$—$54^{240}/_{400}$ Oka); wird aus Frankreich auf französischen Dampfern eingeführt; Preis 3¼—3½ Pstr. pr. Oka.

Schrot aus Frankreich 1000 Kisten à 25 Säckchen, jedes zu 8½ Oka; Preis 4¾—5½ Pstr. pr. Oka.

Stabeisen in schmalen und breiten Reifen und Bündeln von 22 Oka zum Preise von 2—2$^{35}/_{40}$ Pstr. pr. Oka. Dieser Artikel kommt aus England auf Segel- und Dampfschiffen; die Fracht beträgt 25 s. pr. Tonne. Der jährliche Verbrauch wird im Ganzen auf 20.000 Tonnen veranschlagt.

Eisennägel, grosse, in Bündeln zu 20 Oka; Preis 2¼—2½ Pstr. pr. Oka. Dieser Artikel kommt direct aus England, pr. Segel- oder Dampfschiff; Jahresverbrauch 1200 Tonnen. Die Fracht beträgt 20 s. pr. Tonne.

Straffetta, schwarze gewalzte, sortirt von Nr. 1—10; glänzende oder mit Zangenbissen versehene, ebenfalls sortirt von Nr. 1—10 in Rollen zu 50 Pfund. Gewalztes Rundeisen in geraden Bündeln zu 50 oder 100 Pfund Nr. 3—4. Dieser Artikel kommt aus Kärnthen via Triest oder Venedig mittels österreichisch-ungarischer Lloydschiffe oder italienischer Dampfer der „Trinacria", jährlich für 50.000 fl.; Preis 56—60 Piaster pr. Kantar von 44 Oka.

Tondinelli (Flacheisen) in Bündeln zu 22 Oka, unter dem Hammer bearbeitet, in Stangen von 9—10' Länge und 2—2½" Breite; eingeführt aus Kärnthen mittels österreichisch-ungarischer oder italienischer Dampfer, jährlich für ca. 40.000 fl.; Preis 57—62 Pstr. pr. Bündel.

Stahl in Kisten à 55 Oka oder 125 Pfund; Preis pr. Kiste 210—215 Pstr.; kommt aus Oesterreich-Ungarn mittels österreichisch-ungarischer oder italienischer Dampfern für ca. 20.000 fl.

Pariser Stifte aus Belgien gelangen hieher via Marseille in Kisten mit je 25 Säckchen, wovon jedes wieder 25 Kilogr. oder 19½ Oka wiegt; Preis loco Marseille 27 Francs, an Bord 42·75 Francs pr. 100 Kilogr., loco Salonich 2¼—2½ Pstr. per Oka; Jahresverbrauch 950.000 Oka.

Eisenwaaren aller Art aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland, England und Frankreich. Speciell aus Oesterreich-Ungarn Sensen und Sicheln für 3000 fl.; aus Deutschland (Solingen) Aexte, Messer und allerlei Ackerbauwerkzeuge; aus England und Frankreich besonders Messer, Maschinen und Maschinenbestandtheile.

Eisenblech in Kisten à 130—135 Pstr., direct aus England; Jahresverbrauch 1500 Kisten.

Kupfer, neues und Bruch, kommt aus England und Constantinopel für circa 60.000 fl. jährlich; Preis für neues 15 Pstr., für Bruchkupfer 6 Pstr. pr. Oka.

Zündhölzchen (Salon-) aus Oesterreich-Ungarn gelangen in neuester Zeit, seit Herabsetzung der Frachten, auf österreichisch-ungarischen und italienischen Dampfern in grossen Kisten à 200 Dutzend hieher; Preis 68—70 Para per Dutzend.

Neuestens wird auch viel französische Zündwaare importirt, welche an und für sich unserem Producte weit an Güte nachsteht, jedoch den Vortheil hat, in Zinkkisten verpackt zu sein und deshalb durch Feuchtigkeit weniger zu leiden.

Zündschwamm aus Oesterreich-Ungarn in Kisten zu 300 Päckchen à 3 Dutzend; Preis 78—80 Para pr. Dutzend; Jahresconsum für 10.000 fl.

Schreibpapier aus Oesterreich-Ungarn (Smith & Meynier in Fiume; J. R. Cartiera di Podogora di Ettore Cavaliere de Zahony in Görz; Wien) und Frankreich, u. zw.: kleines ordinäres, jährlich 2000 Riss (1 Riss zu 400—480 Bogen) à 12 Pstr.; Tre cappelli 2000 à 20 Pstr.; Forloscap 1000 à 32 Pstr.; Tre lune 500 à 36 Pstr.; Cloche 1500 à 20 Pstr.; Imperial 500 à 55—60 Pstr.; Ministerial 500 à 60—65 Piaster; Weiss mit Linien 4000 à 30—32 Pstr.; Blau mit Linien 6000 à 20—25 Pstr. Emballage in Kisten oder Ballen à 20 Riss.

Strohpapier aus Oesterreich-Ungarn und Frankreich in Ballen à 24—30 Riss zu 320—400 Bogen; Preis 60—90 Pstr. pr. Ballen; Emballage: mit Stricken kreuzweise gebunden.

Packpapier (Carta strazza), Navigar Blú, ebenfalls aus Oesterreich-Ungarn und Frankreich; pr. Riss zu 18—23 Pstr. Emballage wie beim Strohpapier.

Cigarrettenpapier in ganzen Bogen kommt aus Oesterreich-Ungarn und Frankreich in mit Stricken gebundenen Ballen à 30 Riss zu 480 Bogen auf den Dampfern des Lloyd, Fraissinet und Trinacria. Letztere werden den Lloyddampfern wegen angeblich sorgfältigerer Behandlung der Waare vorgezogen. Cigarrettenpapier in Büchlein aus Oesterreich-Ungarn und Frankreich in Kisten à 200 Schachteln zu 60—100 Büchlein; Preis 4½—6 Pstr pr. Schachtel. Aus Oesterreich-Ungarn wird jährlich Cigarrettenpapier für ca. 30.000 fl. und Stroh-, Pack- und Schreibpapier für ca. 364.000 fl. eingeführt; aus Frankreich im Ganzen etwa für 150.000 fl.

Fensterglas kommt vorzüglich aus Belgien (Antwerpen) mittels Segelschiffen oder holländischen Dampfern, und aus Oesterreich-Ungarn auf österreichisch-ungarischen und italienischen Dampfern in Kisten à 40—120 Scheiben; Preis 90—92 Pstr. pr. Kiste. Fensterglas und Glaswaaren kommen aus Oesterreich-Ungarn für ca. 50.000 fl., Spiegel für 3400 fl. zur Einfuhr; aus Belgien und England feine Tafelgläser.

Galläpfel aus Smyrna jährlich 10.000 Oka à 9—11 Piaster.

Stearinkerzen aus Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Belgien in Kisten zu 8½—9 Kilogr.; Preis pr. Kiste 75—80 Pstr.; Jahresconsum 20.000 Kisten. Dieselben stammen aus den Fabriken Frédéric Fournier und Méditerranée Qualite mixte; neuester Zeit gelangen auch Partien von Stearinkerzen aus Belgien hieher. Werth der österreichisch-ungarischen Einfuhr 18.000 fl. Auch eine geringe Quantität Apollokerzen aus Wien werden in Packeten à ½ Kilogr. und zum Preise von 10—12 Pstr. importirt.

Bier aus Kleinschwechat, Liesing, Puntigam (bei Graz), 2500 Fässer zu je 1 Eimer à 150—200 Pstr. Der Consum ist im Steigen begriffen, würde sich aber noch mehr vergrössern, wenn es nicht an Kellern gebräche.

Ungarische Weine in Kisten zu 60 Flaschen, 65 fl. pr. Kiste; ferner Neszmelyer (Jahrgang 1869) in Fässern, zu 6½—7 Pstr. pr. Oka, zusammen für 8000 fl.

Französische Weine, Liqueure, Cognac, Wermuth aus Marseille in Kisten à 30—50 Francs, je nach der Factur; im Ganzen für ca. 30.000 fl.

Conserven aller Art kommen aus Marseille mit den Dampfschiffen Fraissinet; Preis verschieden je nach der Factur; Zahlungstermin 3—4 Monate vom Datum der Factur; Sconto und Stempelgebühr auf Rechnung der Fabrik; Provision für Agenten 5—12 pCt. Dieselben Bedingungen gelten für französische Weine und Liqueure.

Olivenöl aus Frankreich für 8000 fl.

Käse aus Frankreich, der Schweiz, Holland und Italien; Gruyère und Emmenthaler 14—16 Pstr., Parmesan 23—32 Pstr., Holländer 23—30 Pstr. pr. Oka. Jahresconsum für 10.000 fl.

Esswaaren, insbesondere Salami, Mortadella, Schinken, dann frische Butter aus Italien und Frankreich, zusammen für 6000 fl.

Quincaillerien aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich und England, 30.000—40.000 Kisten im annähernden Werthe von 400.000 fl., wovon die Hälfte auf Oesterreich-Ungarn entfällt.

Mehl aus Marseille wurde vor einiger Zeit probeweise hieher gebracht und zu 1 Pstr. 30 Para bis 1 Pstr. 35 Para pr. Oka angeboten, konnte jedoch nur mit Verlust Absatz finden.

Steinkohlen werden aus Cardiff und Newcastle durch Segelschiffe und Dampfer eingeführt, etwa 12.000 Tonnen im Jahre.

Baumwollgespinnste aus England gelangten früher über Consantinopel hieher, werden jedoch gegenwärtig direct durch englische Dampfer importirt; sie sind das Erzeugniss von Fabriken in London, Manchester, Dundee und werden hauptsächlich von den Firmen: Lippmann, G. di R. Moro & Comp., Ralli Brothers, Leo Schuster, Strauss und Aders Preyers geliefert. Jahresconsum 600 Ballen à 420 Oka und 20 Packete à 10 Pfd. engl., im Ganzen 252.000 Oka, und zwar gebleichte und ungebleichte, ein- und zweimal gezwirnte, blau und roth gefärbte Waare; stärkster Verbrauch in Filé-Extra und Filé-Water; Preis für Water 2da, 3ia best 14 Pstr. per Oka; ordinäre von verschiedenen Nummern. Extra-Krompton 2da best, 3ia best und 3ia ordinär von verschiedener Qualität, ebenfalls in Ballen von 420 Oka; Jahresverbrauch 147.000 Oka à $14^3/_4$—43 Pstr. Rothgarne in Packeten à 10 Pfund engl., Nr. 4—24; Preis 74—80 Pstr. pr. Packet.

Baumwollgespinnste aus Griechenland und zwar aus den Fabriken: J. Dimoka, Fratelli Retzina, Kiriakon Aftien & Comp. im Piräus bei Athen, gelangen jährlich 100 Ballen à 105 Oka hieher, und zwar Species Water und Extra zum Preise von 15—20 Pstr. pr. Oka.

Baumwolltuch, weisses, American, Madapollam, Mousseline aus England in Ballen zu 500 Oka und in Säcken von 3—9 Pfd. engl., pr. Stück 40, 80 bis 100 Piaster.

Schafwollstoffe, Merinos, Thibets, Casimire aus Oesterreich-Ungarn, Belgien, England und Frankreich. Casimir, der in Ballen à 12 Stück zu 24 Meter oder 30 Pik kommt, wird hier je nach der Qualität zu 16—60 Pstr. verkauft.

Tuch wird aus Oesterreich-Ungarn (vorzugsweise von Baum in Reichenberg), den Zollvereinsstaaten (von Gewers & Schmidt in Görlitz), Belgien und England bezogen. Die beliebtesten Farben sind: schwarz, schwarzblau, blau, kaffeebraun, roth, olivengrün und grau. Von Salonich wird dieser Artikel auf die binnenländischen Jahrmärkte in Macedonien und Bitolien gebracht. Zollvereinstücher sind verpackt in Ballen à 12 Stück, in verschiedenen Farben assortirt. Länge des Stückes 22—24 Brabanter Ellen, Breite 56—58 Zoll. Der hiesige Marktpreis beträgt 12—40 Pstr. pr. Riff. Das österreichische Tuch ist in Colli von 15—30 Stück verpackt. Länge des Stückes 18—20 Riff, Breite 56 Zoll; Marktpreis 12—30 Pstr. pr. Riff. Der Consum an mittelfeinen Gattungen aller Farben wird durch Oesterreich-Ungarn und Deutschland zu beinahe gleichen Theilen gedeckt; feinere Gattungen von Tuch und Halbtuch kommen aus Belgien und Frankreich und kosten 25—45 Pstr. pr. Riff. England sendet Tuchgattungen, sog. Pilots von 5—12 Pstr. pr. Riff.

Halbwollene und halbbaumwollene Alpacca kommen aus Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Deutschland. Orientalische Frauenkleiderstoffe (glatte Ueberwürfe, Feredsches und Pantalons für Türkinen) aus Sachsen, façonnirte Stoffe aus Böhmen; Preis 2—12 Pstr. pr. Riff, je nach Qualität.

Halbseidenstoffe, mit Baumwolle gemischt, Wiener Fabrikat, Frauen- und orientalische Männerkleiderstoffe, auch Möbelstoffe, Imitation der Stoffe von Aleppo und Damascus, in Kisten zu 100 Coupons, Länge 10—11 Riff, Breite 25 Zoll; Marktpreis 30—120 Pstr. pr. Coupon.

Baumwollene Sacktücher aus der Schweiz, viereckig, echt- und falschfärbig, gewoben und bedruckt, zu 6—12 Viertel Breite ($^4/_4$ = 1 Wiener Elle); Preis 20—60 Piaster pr. Dutzend.

Demicotton aus der Schweiz und Deutschland. Die Schweizer Waare kommt in Colli zu 60 Stück, Länge 40 französische Aunes, Breite 18—20 Zoll; Preis per Stück 80—200 Pstr. Die Waare aus Deutschland wird in Colli zu 36 Stück, jedes Stück 50 Pik lang und 17—20 Zoll breit, hieher gesendet. Preis 65—100 Pstr. per Stück.

Kalemkiar (Jasma), gedruckte Kopftücher aus der Schweiz, in Kisten à 150 Dutzend, je $2^1/_2$ Dutzend in Papier verpackt; Kategorien zu $^7/_4$, $^8/_4$, $^{10}/_4$, $^{12}/_4$; Platzpreis pr. Dutzend 24—50 Piaster.

Fesse aus Oesterreich-Ungarn (Strakonitzer und Wiener Fabrikat), Medschidiéh oder Aziziéh ohne Quaste für Männer, in Kisten à 80 Dutzend, das Dutzend zu 70—90 Piaster. Werth der jährlichen Einfuhr 40.800 fl. Das feinere französische und Constantinopler Fabrikat findet wegen seines 4—5mal höheren Preises nur bei den Reichsten Absatz. Die unleugbare Abnahme der österreichisch-ungarischen Einfuhr in diesem Artikel rührt daher, dass hier das Entfettungsverfahren der alten gebrauchten Fesse handwerksmässig mit vielem Erfolge betrieben wird.

Seidenstoffe kommen aus Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien in grosser Menge zur Einfuhr und zwar von allen Gattungen und Farben zu den verschiedensten Preisen, von 10—80 Pstr. pr. Pik, je nach Qualität.

Goldgespinnste, Gold- und Silberborten kommen beinahe ausschliesslich aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland zu gleichen Theilen für ca. 90.000 fl.; Neapel sendet nur ganz unbedeutende Partien. Die Einfuhr in diesem Artikel hat sich sehr vermindert, weil die billigere fränkische Tracht immer mehr in Aufschwung kommt. Echtes Goldgespinnst, dann echte Gold- und Silberborten mit Silberdraht werden zu $3^1/_2$—4 Pstr., ohne Silberdraht mit Arabesken zu 2 Pstr. 30 Para bis 3 Pstr. 10 Para, unechte Gold- und Silberborten zu 12—14 Para pr. Dramm verkauft.

Kalbleder aus Marseille für 48.000 fl.; Preis pr. Dutzend 130—170 Francs.

Glanzleder aus Marseille für 11.000 fl.; Preis pr. Dutzend 90—130 Francs.

Sohlenleder aus Marseille für 11.000 fl.; Preis pr. Ballen 42—45 Francs.

Vaches lissées aus Marseille für 1200 fl.; Preis pr. Dutzend 40 Francs.

Buenos Ayres-Häute kommen aus Marseille jährlich für ca. 200.000 fl., 6—12 Stück in einen Ballen verladen; Preis 12 Pstr. pr. Oka.

Fertige Männerkleider aus Oesterreich-Ungarn (Wien und Budapest) für 220.000 fl., aus Livorno für 65.000 fl.

Petroleum kommt theils direct aus amerikanischen Häfen, theils über England und zwar ca. 60.000 Kisten à 120 Oka, jede Kiste 2 Blechbüchsen enthaltend; Preis pr. Kiste 54—63 Pstr. Der Jahresconsum übersteigt jedenfalls den Betrag von 300.000 fl.

Was die Gegenstände anbelangt, welche aus dem Vilajet von Salonich zur Ausfuhr gelangen, so lässt sich über die vorzüglicheren derselben Folgendes bemerken:

Weizen, harter, wiegt pr. Kilo von Salonich 96—98 Oka; der Preis für den Kilo schwankte in den letzten Jahren zwischen 90—125 Pstr. frei an Bord, die türkische Lira zu 105 Pstr. gerechnet. Die Contracte werden auf Lieferung abgeschlossen, und gleich bei der Ertheilung der Commission wird über die Hälfte des Preises auf den Committenten 3 Monate a dato trassirt, und über die zweite Hälfte ebenfalls 3 Monate a dato im Augenblicke der Uebermittlung des Frachtscheines.

Weizen, weicher, 1 Kilo = 88—90 Oka; Preis 75—82 Pstr. pr. Oka.

Gerste, 1 Kilo = 60—70 Oka; 45—61 Pstr.

Hafer, 1 Kilo = 46—50 Oka; 65—75 Pstr.

Roggen, 1 Kilo = 84—85 Oka; 32—45 Pstr.

Mais, 1 Kilo = 86—87 Oka; 45—50 Pstr.

Sesam, 1 Kilo = 32 Oka; 275—320 Pstr.

Leinsamen, 65 Para pr. Oka.

Für die jährliche Cerealienausfuhr aus Salonich kann man folgende Mengen als Durchschnitt annehmen: harter Weizen 700.000 Kilo; weicher 500.000 Kilo; Gerste 800.000 Kilo; Roggen 100.000 Kilo; Hafer 300.000 Kilo; Mais 1 Mill. Kilo.

Baumwolle wird besonders in den Sandschaks von Drama und Serres, weniger in jenem von Salonich cultivirt. Zwei Drittel des Erzeugnisses rühren von einheimischem Samen, ein Drittel von amerikanischem, von Zeit zu Zeit erneuertem Samen her. Auch eine Sorte ägyptischer Baumwolle von röthlicher Farbe wird hier erzeugt, jedoch in unbedeutender Menge.

Die aus amerikanischem Samen gewonnene Baumwolle hat längere, glattere und feinere Fasern als das Product aus einheimischem Samen, steht daher auch um 10—30 Procent höher im Preise als letzteres. Die mittlere Jahresproduction ist folgende: Sandschak Salonich 520.000 Oka; Drama 1 Mill. Oka; Serres 2 Mill. Oka.

Die Baumwolle wird in gepressten Ballen von 190—210 Kilogr. Gewicht, und zwar durchgehends mit Dampfschiffen, für die Fabriken in Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Deutschland und der Schweiz versendet. Preis 7—10 Pstr. pr. Oka, je nach der Qualität.

Tabak wird im ganzen Vilajet gebaut, mit besonderer Vorliebe jedoch im Sandschak von Drama (Ausfuhrhäfen Cavalla und Portolagos), welches auch die feinsten, in der ganzen Welt berühmten macedonischen Rauchtabaksorten liefert. Die beste Gattung wächst bei Jenidsche. Es giebt 3 Hauptgattungen von macedonischem Rauchtabak, welche wieder in eine Menge Unterarten zerfallen.

Schon von jeher bezogen die Speculanten die Waare direct von den Producenten, die grösstentheils Türken sind, und waren genöthigt, denselben lange vor der Ernte Geldvorschüsse zu geben. Im vorigen Jahrhundert war der Tabakbau noch nicht so verbreitet, wie jetzt. Das Product fand damals nur in der Türkei selbst und in Venedig Absatz. Nach und nach kamen Abnehmer aus verschiedenen Ländern und mit der Nachfrage wuchs auch die Cultur. Frankreich hat bis vor ca. 13 Jahren grosse Quantitäten Jenidsche bester Qualität in Cavalla, dem Hauptstapelplatze für den macedonischen Tabak, angekauft; neuester Zeit jedoch hat es sich vollkommen emancipirt, indem das in Algerien aus macedonischem Samen erzeugte Product quantitativ und qualitativ ausgezeichnet ist.

Auch in Ungarn, und zwar insbesondere in den etwas sumpfigen Niederungen, dürfte der macedonische Tabak gedeihen und so der Vortheil, welchen bisher der levantinische Tabaklieferant zog, dem Inlande zufallen.

Die Hauptabnehmer von macedonischem Tabak sind Oesterreich-Ungarn für die mittlern und ordinären Sorten, Russland für die bessern Mittelgattungen und endlich Constantinopel für die feinsten Qualitäten. Die Preise stellen sich gewöhnlich zwischen 10—60 Pstr. pr. Oka, je nach der Qualität.

Uebrigens wird von den Speculanten eine grosse Menge wohlfeiler Waare aus Thessalien nach Cavalla eingeschmuggelt, daselbst in Jenidsche-Tabak umgetauft und als solcher verkauft.

Die mittlere Jahresproduction ist folgende: Sandschak Salonich 200.000 Oka; Serres 600.000 Oka; Drama 2,500.000 Oka. In guten Jahren steigt das Ernteergebniss auf das Doppelte, fällt jedoch manchmal, wie dies z. B. in 1874 der Fall war, auf ein Drittel dieser Mengen.

Wein. Der Boden Macedoniens eignet sich sehr für den Weinbau, welcher auch von der hierländigen Bevölkerung mit vielem Eifer betrieben wird. Unter gewissen Voraussetzungen könnte dieses Land insbesondere für Rothweine ein Rival Frankreichs und Ungarns werden. Schon jetzt werden bedeutende Quantitäten von Wein aus Gumendscha, Niausta, Kozani und Schatista nach Constantinopel, Klein-Asien und Syrien exportirt. Der Preis ist 2—4 Pstr. pr. Oka, je nach der Qualität.

Wolle. Die Viehzucht bildet eine der Hauptressourcen der hierländigen Bevölkerung und die Anzahl der im Vilajet vorhandenen Schafe kann wohl auf nahezu 800.000 Stück geschätzt werden. Die Schur dürfte jährlich 1,200.000 Oka Wolle abwerfen, welche ungewaschen zu 9—10 Pstr. und gewaschen zu 12—14 Pstr. per

Oka verkauft wird. Die Bezugsländer sind Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien und England.

Felle. Ochsen- und Kuhhäute werden im rohen Zustande zu 4½ Pstr., getrocknet zu 13½—14 Pstr., und im trockenen gesalzenen Zustande zu 11 Pstr. per Oka verkauft. Es gehen davon jährlich 5000—6000 Stück nach Sira.

Kitzfelle kommen jährlich über 120.000 Stück im Werthe von 20—28 Pstr. pr. Paar zur Ausfuhr; Lammfelle 400.000 Stück zum Preise von 20—28 Pstr. pr. Paar, während der Rest im Lande verarbeitet wird; endlich Schaffelle ca. 200.000 Stück zu 18—23 Pstr. das Paar. Der Export in diesem Artikel nimmt zu beinahe gleichen Theilen die Richtung nach Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien und England.

Seidencocons. Die Seidenraupenzucht wird vorzüglich in den Districten von Niausta, Vodena, Gumendscha, Avrethissar, Ghievgheti, Langazá, Karadschova, Jenidsche-Vardar und Kalamaria betrieben. Die einheimische Race wurde beinahe gänzlich durch die japanesische verdrängt, seit die Raupenkrankheit hierzuland so verheerend aufgetreten ist. Nach annähernder Schätzung beträgt in einem guten Jahre das Erträgniss an Seidencocons im Sandschak Salonich 150.000 Oka, im Sandschak Serres 400.000 Oka und im Sandschak Drama 50.000 Oka.

Ein grosser Theil dieses Productes wird hierzuland in eigenen Spinnereien, darunter mehrere mit Dampfbetrieb abgesponnen. Die aus den Doppelcocons gewonnene Seide verwendet man hierorts zu Posamentirarbeiten, das feinere Product wird als Rohseide grösstentheils nach Marseille exportirt; desgleichen auch die Abfälle unter der Benennung: frisons, bassinets, bourre oder cocons percés.

Die hier erzeugte Rohseide hat sehr elastische Fasern, eignet sich zur Annahme der verschiedensten Farben in allen Abstufungen, und lässt sich namentlich beim Schwarzfärben sehr stark beschweren, ohne Nachtheil für ihre Haltbarkeit.

Knochen. Thier- und Menschenknochen werden jährlich bei 100 Tonnen im Werthe von 4000 fl. nach England auf Segelschiffen exportirt.

Hadern gelangen jährlich ca. 120 Tonnen im Werthe von 3600 fl. nach England zur Ausfuhr.

Die Münzeinheit ist die türkische Goldlira, welche 100 Pstr. gilt, und der türkische Silber-Medschidiéh zu 20 Pstr.; ausserdem besteht in Salonich ein abusiver Silbercours und in dem Innern des Landes ein solcher Kupfercours, wornach die türkische Lira zu 105 resp. 128 Pstr. gerechnet wird.

Die Münzcourse überhaupt stellen sich folgendermassen:

Münzen	Regierungscours		Silbercours		Kupfercours	
	Piaster	Para	Piaster	Para	Piaster	Para
Türkische Lira	100	.	105	.	128	.
Englisches Pfund	108	20	114	.	140	.
20-Francsstück	86	20	92	.	112	.
Ducaten	51	17	54	.	65	.
Silber-Medschidiéh	20	.	20	20	25	.
Silbergulden	10	27	11	.	13	20
Franc (Silber)	4	13	4	21	5	25

Platzwechsel müssen gestempelt sein, sonst verfallen sie einem Pönale von 3 pCt. des Werthes. Die Coursbestimmung richtet sich nach den telegraphischen Mittheilungen aus Constantinopel. Wechselverkehr besteht hauptsächlich mit Marseille, dann auch mit Wien und London. Man kauft und verkauft das Papier baar oder auf ein- bis vierwochentliche Termine. Bei Wechseln auf Marseille wird hier der Franc auf 3 Monate dato durchschnittlich zu 171 Para gerechnet; auf London 3 Monate dato das englische Pfund durchschnittlich zu 109—109½ Pstr.; auf Wien 3 Monate dato der Papier-

Gulden mit vierwochentlichem Termin zu 9 Pstr. 32 Para bis 9 Pstr. 35 Para. Bei allen diesen Notirungen ist die türkische Lira zu 100 Pstr. angenommen.

Es besteht hier eine Filiale der mit englischem Capital gegründeten, in Constantinopel etablirten Ottoman-Bank, welche die Cassengeschäfte für die türkische Regierung besorgt. Diese Filiale escomptirt auch Wechsel, wenn sie mit 2 guten Firmen versehen sind; sie verkauft ferner Tratten auf Marseille und London, nimmt Werthpapiere und Comptanten in Depot und zahlt für letztere 6—8 pCt. per Jahr. Hypothekargeschäfte macht sie keine.

In Salonich sind folgende Versicherungsgesellschaften vertreten, u. zw.:

Gegen Feuersgefahr: North British and Mercantile, Agent D. Morpurgo; Sun Fire Office, Agent A. Routh.

Seeversicherung: Lloyd Austriaco I. Sezione, Agent J. Fernandez; Lloyd Austriaco II. Sezione, Agent A. R. Lombordo für verschiedene Triester Gesellschaften; L'Ancora, Agent G. Rogotti; Arcangelo, Agenten D. Avierino & Fils; Compagnia Palermitana, Agenten Rossi & Schiaffino; Compagnie Lionnaise, Agent J. Breitwieser; London and Oriental Company, Steam Fransib Iresče Company, Agent A. Routh; Ottoman-Bank für Rechnung verschiedener Londoner Gesellschaften; Messageries Maritimes Françaises, Agent La Greze für Rechnung verschiedener französischer Gesellschaften.

Lebensversicherung: Reale Compagnia Italiana, Agent E Bajona; Eagle Insurance Company, Agent A. Routh.

Das Metermass, dessen Einführung seit Jahren beschlossen ist, kam bisher nicht zur Anwendung, und es gilt daher noch immer als Längenmass der Pik von 66 Centimeter, als Flächenmass der Arschin oder Quadratpik, als Gewichtseinheit die Oka von 400 Dramm (314 Dramm = 1 Kilogramm).

Der Kantar von 44 Oka entspricht 112 Zollpfunden; der Eimer = 44 Oka; der Kilo von Salonich = 4 Kilo von Constantinopel.

In Betreff der Platzusancen ist Folgendes zu beobachten:

Quincaillerien aus Deutschland werden auf 6 Monate Respiro vom Datum der Factur, gegen Tratten à 3 Monate dato verkauft; Sconto und Stempel auf Rechnung der Fabrik. Für Quincaillerien aus Wien und Marseille gelten dieselben Modalitäten mit 4 Monaten Respiro, bezüglich der ersteren jedoch mit der Ausnahme, dass Sconto und Stempel auf Rechnung des Käufers gehen.

In Manufacturen geschehen die Verkäufe mit 5 Monaten Respiro vom Datum der Factur, gegen Tratten auf 3 Monate; Sconto und Stempel auf Rechnung der Fabrik; — Schweiz: Respiro 5—6 Monate vom Datum der Factur, sonst wie oben; — Wien: Respiro 4 Monate, sonst wie oben, nur geht Sconto und Stempel auf Rechnung des Käufers; — Dundee und Glasgow: 3 Monate Respiro, sonst wie bei Wien.

Die Emballage besteht in Kisten oder in Ballen aus Sackleinwand und Cannevas oder in zusammengebundenen Päcken; die Colonialien gelangen hieher in Säcken und Fässern, die anderen Waaren in Kisten oder in mit Stricken gebundenen Ballen.

Tara bei Säcken 1 Oka, bei Fässern 8, 10, 18 bis 20 Oka.

Provision $2^1/_2$—5 pCt. für Waarenumsatz am Platze, 61 Tage Respiro vom Tage des Verkaufes.

Bei Ankauf von Wechseln gelten 3—6 Wochen Respiro und werden die Raten jeden Freitag gezahlt.

Gesetzlicher Zinsfuss 12 pCt. per Jahr, thatsächlich jedoch 24 pCt. mit Faustpfand.

Import- und Exportfirmen 1. Ranges: Fratelli Allatini (italienische Unterthanen), importiren Reis aus Genua, Baumwollstoffe aus England, Zucker und

Kaffee aus Marseille und Holland; exportiren Ceralien, Sesam, Seidencocons, Baumwolle, Schafwolle.

Burkhardt Reithaar & Comp., importiren Manufacturen aus Oesterreich-Ungarn England, der Schweiz und Deutschland; exportiren Seidencocons, Baumwolle, Schafwolle.

Derlei Firmen 2. Ranges: Fratelli Modiano (italienische Unterthanen), importiren Colonialien aus Marseille, Reis aus Genua; exportiren Baumwolle, Schafwolle und Cerealien.

Fernandez & Misraki (österreichisch-ungarische Firma; Fernandez österreichisch-ungarischer, Misraki französischer Unterthan), importiren Reis aus Genua, Manufacturen aus Oesterreich-Ungarn und England; exportiren Felle (nach Oesterreich-Ungarn), Cerealien und Baumwolle.

Durand & Dumonteil (französische Unterthanen), importiren Mehl aus Marseille, Reis aus Genua; exportiren Ceralien, Baumwolle, Seidencocons.

Derlei Firmen 3. Ranges: Sentoff Iskia & Comp. (türkische Unterthanen), importiren Colonialien, Eisen; exportiren Cerealien, Seidencocons und Rohseide.

Matalon & Fils, importiren Reis aus Genua, Colonialien aus Marseille; exportiren Baumwolle und etwas Cerealien.

Importfirma 2. Ranges: Fratelli Mosseri (italienische Unterthanen), importiren Eisen aus England, Petroleum aus Nordamerika.

Importfirmen 3. Ranges: Samuel Misraki (türkischer Unterthan), importirt Eisen, Baumwollgespinnste und Gewebe aus England, Petroleum aus Nordamerika.

Isaak Vita Modiano (italienischer Unterthan), importirt Eisen, Manufacturen aus England, Petroleum aus Nordamerika.

Salomon Franses (türkischer Unterthan), importirt Manufacturen und Eisen aus England, Petroleum aus Nordamerika.

Samuel Saporta (türkischer Unterthan), importirt Manufacturen und Eisen aus England, Spiritus und Colonialien aus Frankreich, Petroleum aus Nordamerika.

Fratelli Abastado (türkische Unterthanen), importiren Baumwollgespinnste aus England und Colonialien aus Frankreich.

David Abastado und Isaak Abastado (türkische Unterthanen), importiren in getrennten Geschäften Baumwollgespinnste aus England, Colonialwaaren aus Frankreich.

Sabetai S. Fassi; Isaak Daniele Benvenisti (türkischer Unterthan); Isaak Jakobi Susam (türkischer Unterthan) und Moisé Jakobi Susam (türkischer Unterthan), beschäftigen sich mit der Einfuhr von Manufacturwaaren aus Oesterreich-Ungarn, England und Frankreich.

Jakob S. Fassi; Samuel Juda Ben Susam; Isaak Misraki; Jakob Isaak Ben Susam; Moisé Chassi & Comp., und Elia Torres (sämmtlich türkische Unterthanen), arbeiten in Manufacturen aus Oesterreich-Ungarn und England.

Exportfirmen 1. Ranges: Hadschi Lazzaro, exportirt Cerealien, Baumwolle, Schafwolle, Seidencocons.

Fratelli Saias (italienische Unterthanen), exportiren Seidencocons, Rohseide, Cerealien.

Jakumi Rogoti (englischer Unterthan), exportirt Seidencocons, Rohseide, Cerealien.

Exportfirma 2. Ranges: Fratelli Pisnikiri (italienische Unterthanen), exportiren Felle nach Triest, Baumwolle nach Frankreich, Cerealien.

In Salonich und dessen nächster Umgebung bestehen 3 Dampfmühlen, nämlich jene von:

Darblay Allatini & Comp. (Franzosen und Italiener), mahlen jährlich 120.000 bis 130.000 Kilo Getreide;

A. R. Lombardo (österreichisch-ungarischer Unterthan), mahlt jährlich 25.000 bis 30.000 Kilo;

Abbott & Comp. (Engländer), mahlen jährlich 12.000—15.000 Kilo.

Ferner befinden sich hier 4 Seidenspinnereien mit Dampfbetrieb, nämlich: Casés & Söhne (türkische Unterthanen); Fratelli Isai Sayas (Italiener); Joseph Ascher (türkischer Unterthan); Allatini (Italiener), im Dorfe Kapudschilar, 3 Stunden von Salonich.

Hydraulische Pressen für Baumwolle, Schafwolle und Hadern besitzen folgende Firmen: Fratelli Allatini (Italiener); Matalon Père & Fils (türkische Unterthanen); Burkhardt Reithaar & Comp. (österreichisch-ungarische Schutzgenossen); Fratelli Modiano (Italiener); Isak M. Tiano (österreichisch-ungarischer Unterthan).

Salonich steht mit Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien, England, Holland, Belgien, den türkischen und griechischen Häfen durch folgende Dampferlinien in Verbindung:

Messageries maritimes Françaises: Linie Marseille-Salonich-Constantinopel. Abfahrt von Marseille jeden zweiten Sonntag nach Genua, Messina, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Rodostó und Constantinopel. Abfahrt von Constantinopel jeden Donnerstag nach Rodostó, Dardanellen, Dedeagh, Cavalla, Salonich, Volo, Messina, Genua und Marseille.

Linie von Thessalien. Abfahrt von Constantinopel jeden Donnerstag nach Rodostó, Dardanellen, Enos, Lagos, Salonich (Ankunft am Montag). Abfahrt von Salonich jeden Dinstag nach Lagos, Enos, Dardanellen, Rodostó und Constantinopel (Ankunft am Freitag).

Gesellschaft A. L. Fraissinet & Comp.: Linie Marseille-Salonich. Abfahrt von Marseille jeden Mittwoch nach Genua, Livorno, Neapel, Piräus, Volo, Salonich (Ankunft am Samstag). Abfahrt von Salonich jeden Mittwoch nach Volo, Piräus, Neapel, Livorno, Genua und Marseille.

Linie Constantinopel-Salonich. Jeden Samstag über Rodostó, Dardanellen nach Salonich (Ankunft am Montag). Abfahrt von Salonich jeden Sonntag nach Constantinopel.

Kaiserlich Ottomanische Gesellschaft „Aziziéh“. Abfahrt von Constantiopel jeden Freitag über Gallipoli, Dardanellen nach Salonich (Ankunft am Sonntag). Abfahrt von Salonich jeden Dinstag über Dardanellen, Gallipoli nach Constantinopel (Ankunft am Donnerstag). Jede zweite Woche werden in der Hin- und Rückfahrt die Echellen von Monte Santo, Cavalla und Portolagos angelaufen.

Englische Gesellschaft (Firma unbekannt). Abfahrt von London in Zwischenräumen von je 3 Wochen über Malta, Syra, Smyrna, Salonich, Dardanellen nach Constantinopel. In der Rückfahrt werden dieselben Häfen angelaufen.

Italienische Gesellschaft „Trinacria“ (mit dem Sitze in Palermo): Linie Marseille-Constantinopel. Abfahrt von Marseille jeden zweiten Mittwoch über Genua, Livorno, Neapel, Palermo, Messina, Piräus, Salonich nach Constantinopel (Ueberschiffung von Passagieren, Post und Waaren im Piräus). Abfahrt von Constantinopel jeden zweiten Dinstag über Salonich, Piräus, Messina, Palermo, Neapel, Livorno, Genua nach Marseille (Ueberschiffung im Piräus); Influenz mit den Dampfern derselben Gesellschaft für die Linie Corfù-Brindisi-Venedig-Triest.

Linie Triest-Constantinopel-Odessa. Abfahrt von Triest jeden zweiten Freitag über Venedig, Brindisi, Corfù, Piräus (Ueberschiffungsplatz), Salonich, Dardanellen, Constantinopel nach Odessa.

Oesterreichisch-ungarische Lloydgesellschaft. Dieselbe unterhält eine directe Verbindung mit Salonich, indem jede zweite Woche das von Triest nach Constantinopel abgehende Eilschiff die nach Salonich bestimmten Passagiere und

Frachtgüter in Syra an ein anderes von dort nach Volo, Salonich, Cavalla, Portolagos, Dedeagh, Dardanellen und Constantinopel bestimmtes Lloydboot abgiebt. Die Ankunft des von Syra kommenden Lloyddampfers in Salonich findet jeden zweiten Samstag statt. Jeden darauffolgenden Dinstag trifft das Schiff aus Constantinopel über Dardanellen, Dedeagh, Portolagos und Cavalla in Salonich ein und fährt dann Donnerstag nach Volo und Syra ab.

Holländische und belgische Dampfer besuchen öfters Salonich, ohne jedoch eine regelmässige und periodische Verbindung dieses Hafens mit andern Seeplätzen zu unterhalten.

Die 362 Kilometer lange Eisenbahnlinie Salonich-Uesküp-Mitrovitza wurde zu Ende 1874 vollendet und in Betrieb gesetzt. Kiöprüli ist die letzte im Vilajet von Salonich liegende Station. Diese Linie soll über Uesküp nach Nisch und durch Bosnien nach der österreichischen Grenze bei Novi weiter gebaut werden.

Im gegenwärtigen Zustande ist diese Bahn eine Sackbahn und der Verkehr darauf nur in guten Getreidejahren von Bedeutung.

Die einzige kunstgerecht gebaute Strasse ist jene von Salonich nach Monastir (160 Kilometer). Dieselbe wird jedoch nicht sorgfältig in Stand gehalten und namentlich die Strecke Vodena-Monastir bedürfte sehr der Ausbesserung. Ein seit Jahren in Angriff genommener Chaussée-Bau ist jener auf der Strecke Salonich-Serres (90 Kilometer). Von beiden Ausgangspunkten beginnend, ist bisher nur eine ganz kleine Strecke fahrbar gemacht, so dass die Frachtgüter auf Saumthieren und Kameelen transportirt werden müssen. Nur für den Getreidetransport bedienen sich die Landleute auf dieser Route und in den übrigen ebenen Theilen des Landes höchst primitiver, mit 2 Büffeln bespannter Karren (Araba).

Die Pferdefrachten variiren je nach der Jahreszeit, und stellen sich pr. Last auf 2—3 Piaster für die türkische Stunde von 5 Kilometern.

Von den längs der Eisenbahn gelegenen Ortschaften sollen Verbindungs-Chausséen nach den nächsten Stationen angelegt werden und zwar in der projectirten Gesammt-Ausdehnung von 400 Kilometern. Bisher sind davon ungefähr 172 Kilometer zur Noth fahrbar gemacht.

Das Vilajet von Salonich hat nur einen einzigen schiffbaren Fluss, den Vardar (Axius), welcher von Kiöprüli 40 Stunden oberhalb der Mündung für Flösse praktikabel ist. Auf den Flössen werden Cerealien transportirt, welche sodann an der Mündung sammt den das Floss bildenden Baumstämmen auf Küstenschiffe verladen werden.

Telegraphenstationen für den internationalen Verkehr bestehen in diesem Vilajet zu: Salonich, Cavalla, Serres und Kiöprüli; für die türkische Sprache zu: Drama, Dschiumurgina, Xanthi, Jenidsché, Nevrokopo, Meleniko, Vodina, Catherina, Istip und Veria.

Die Postverbindung mit dem In- und Auslande wird durch die österreichisch-ungarischen Postanstalten zu Salonich, Cavalla und Serres, durch die französische Postanstalt in Salonich, und durch die türkischen Postanstalten in den einzelnen Telegraphenstationen unterhalten.

Die österreichisch-ungarische Regierung unterhält ausser der durch österreichisch-ungarische und italienische Dampfer vermittelten Seepost auch eine Courier-Postverbindung zwischen Salonich, Serres, Sofia und Semlin für Briefe und Geldsendungen.

Die türkische Post unterhält Courier-Postverbindungen mit den zu den Vilajeten von Janina, Monastir und Adrianopel gehörigen Nebenprovinzen.

Das Vilajet von Salonich besitzt folgende Leuchtthürme: Im Golfe von Salonich auf der niedrigen Spitze des Cap Cassandra, 1000 Meter von seiner Extremität ent-

fernt. Ein rotirendes Licht mit gänzlicher Verfinsterung in Zwischenräumen von je 1 Minute; nördliche Breite 39° 57′ 30″; Länge von Greenwich 23° 22′ 0″; Länge von Paris 21° 01′ 45″; Höhe über dem Meerespiegel 22 Meter; sichtbar auf 15 Seemeilen.

Im Golfe von Cassandra, auf der niederen Spitze von Panomi, 300 Meter von seiner Extremität entfernt. Ein weisses Feuer; nördliche Breite 40° 21′ 40″; Länge von Greenwich 22° 54′ 25″; Länge von Paris 20° 34′ 10″; Höhe über dem Meeresspiegel 16 Meter; sichtbar auf 8 Seemeilen.

Im Golfe von Salonich, auf der Spitze des Cap Karaburnu, am Eingange der Bai von Salonich, 15 Meter von der Extremität entfernt, mit doppeltem rothem und weissem Feuer: weisses vom O. 26° N. nach W. 63° S., vom W. kommend; rothes vom W. 63° S. nach S. 18° O. Die Durchschnittslinie der beiden Feuer ist sichtbar bei Umschiffung der Spitze von Tuzla; um aber die Untiefen des Cap Karaburnu zu vermeiden, muss man eine gute Seemeile ausserhalb des Leuchtfeuers passiren. Nördliche Breite 40° 29′ 30″; Länge von Greenwich 22° 49′ 45″; Länge von Paris 20° 29′ 30″; Höhe über dem Meeresspiegel 26 Meter; sichtbar das weisse auf 10, das rothe auf 6 Seemeilen.

Cap Cavalla: fixes weisses Licht.

Cap Lagos: Westspitze für die Einfahrt in Portolagos, fixes rothes Licht.

Im Jahre 1872 wurde mit einem Kostenaufwande von 5500 türkischen Lire am Meeresstrande im Golfe von Salonich, 2 Stunden von der Stadt entfernt, ein Lazareth für 400 Personen nebst den nöthigen Gebäuden für das Verwaltungs- und Dienstpersonale beendet.

Sanitätsämter bestehen in: Salonich, Cavalla, Portolagos; Exposituren in: Catherina, Lefterochori, Platamona, Cassandra, Monte Santo, Orfano und anderen Orten.

Handelsbewegung von Philadelphia im Jahre 1875.

Philadelphia. Das Jahr 1875 nimmt keineswegs eine hervorragende Stellung in der Handelsgeschichte Philadelphia's ein. In ihren Grundzügen verräth die Physiognomie desselben keine merkbare Aenderung, sondern erscheint derjenigen seines unmittelbaren Vorgängers fast gleich. Die nachfolgenden statistischen Tabellen zeigen jedoch Details, welche immerhin Interesse verdienen, und zu den besten Hoffnungen berechtigen.

Dagegen scheint die allgemein gehegte Erwartung einer lebenskräftigen und durchgreifenden Wiederbelebung des seit dem Herbst 1873 arg daniederliegenden Geschäftes sich noch immer nicht verwirklichen zu wollen, und die Krisis, durch sich wiederholende commerzielle Fallimente und durch erneuerte Arbeitseinstellungen genährt, hat gewissermassen einen chronischen Charakter angenommen.

Dass die mercantilen und industriellen Zustände dieses Landes noch Vieles zu wünschen übrig lassen, und dass man sich in Europa ein richtiges Bild davon zu entwerfen weiss, dafür dient als deutlichster Beweis der Umstand, dass nicht allein die Immigration bedeutend abgenommen hat, sondern dass auch eine nicht gering zu veranschlagende Anzahl von Handwerkern und Fabriksarbeitern, welche theils kürzlich, theils vor Jahren in der Erwartung, ihr Loos zu verbessern, in die Vereinigten Staaten einwanderten, in ihre alte Heimat zurückgekehrt sind.

Die Einwanderung betrug 1872: 294.581 Personen; 1873: 266.818; 1874: 140.041, und 1875: 84.560 Personen. In der letztgenannten Zahl sind 4970 österreichisch-ungarische Staatsangehörige inbegriffen.

Hinsichtlich der Einfuhr nach Philadelphia ist zu bemerken, dass, während in früheren Jahren die Waarenverkehrsnachweise in Uebereinstimmung mit dem am 30. Juni beginnenden und endenden Finanzjahre angefertigt wurden, dieselben nunmehr das ganze Kalenderjahr (vom 1. Januar bis 31. December) umfassen.

Dadurch ist ein eigentlicher, zuverlässiger Vergleich mit den entsprechenden Ergebnissen früherer Jahre unthunlich gemacht, und ebenso die Möglichkeit ausgeschlossen, ziffermässig darzuthun, dass, geringfügige Abweichungen abgerechnet, der Import keine nennenswerthe Veränderung erfuhr.

Die Einfuhr nach Philadelphia direct vom Auslande stellte sich im Jahre 1875 folgendermassen:

Herkunftsländer	Werth der Einfuhr in amerikanischen Schiffen	Werth der Einfuhr in fremden Schiffen	Gesammtwerth
	Dollar	Dollar	Dollar
Belgien	9.750	1,257.183	1,266.933
Bolivien	36.560	30.976	67.536
Brasilien	29.354	72.007	101.361
Britisch-Guiana	.	10.976	10.976
Britisch-Westindien	220.117	117.712	337.829
Columbien	24.115	1.029	25.144
Cuba	4,901.741	1,209.660	6,111.401
Deutschland	57.734	383.048	440.782
England	8,532.477	3,786.189	12,318.666
Frankreich	.	69.707	69.707
Französische Colonien in Afrika	.	13.311	13.311
Französisch-Westindien	80.420	73.243	153.663
Grönland	.	101.431	101.431
Hayti	8.968	.	8.968
Holland	32.892	39.493	72.385
Holländisch-Westindien	16.100	272	16.372
Italien	225.493	763.160	988.653
Nova Scotia	61.160	21.786	82.946
Peru	19.438	.	19.438
Porto Rico	169.966	122.759	292.725
Portugal	12.277	35.769	48.046
Schottland	112	.	112
Schweden	.	23.349	23.349
Spanien	168.788	7.378	176.166
Venezuela	243.289	466.145	709.434
Zusammen	14,850.751	8,606.583	23,457.334

Wie aus obiger Darstellung zu entnehmen ist, findet eine directe Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn nicht statt; es kommen sonach seine Producte und Fabrikate, deren sich der hiesige gewöhnliche Verkehr in ausgedehntem Umfange bedient, auf indirectem Wege, d. h. zumeist mittels Dampfer von Liverpool und Antwerpen oder über New-York, hieher.

Von New-York wurden im Laufe des Jahres 1875 unter Zollverschluss fremde Artikel im Werthbetrage von 553.680 Doll. eingeführt, dagegen von hier nach Chicago

und anderen Plätzen des Innern Waaren im Werthe von 1,123.975 Doll. unverzollt versendet.

Was die Ausfuhr anbelangt, welche in der Handelsbewegung Philadelphia's die entschieden wichtigere Rolle spielt, so war der Zuwachs nicht ganz so ausgedehnt, als es zu erwarten stand. Zum Theil erscheint dies als eine Folge der geringeren Verschiffungen von Petroleum, wofür der Bedarf in Europa minder regsam war; hauptsächlich aber wurde es durch eine fernere Reduction in den Preisen fast sämmtlicher Waaren hervorgerufen. Die quantitative Steigerung in den Abladungen von Getreide war recht wesentlich und in denen von Provisionen entschieden auffallend.

Die nachstehende, amtlichen Quellen entnommene Tabelle zeigt die Ergebnisse des Exportes von Philadelphia im Jahre 1875:

Bestimmungsländer	Werth der Ausfuhr in		
	amerikanischen Schiffen	fremden Schiffen	Gesammtwerth
	Dollar	Dollar	Dollar
Oesterreich-Ungarn	42.987	181.121	224.108
Belgien	274.508	5,050.708	5,325.216
Brasilien	84.385	30.932	115.317
Britisch-Guiana	16.390	.	16.390
Britisch-Westindien	671.257	292.908	964.165
China	37.141	.	37.141
Columbien	68.506	16.490	84.996
Cuba	1,109.043	103.271	1,212.314
Dänemark	12.000	205.765	217.765
Dänisch-Westindien	4.403	.	4.403
Deutschland	245.717	2,497.066	2,742.783
England	7,907.990	4,812.721	12,720.711
Frankreich	86.106	411.209	497.315
Französisch-Westindien	48.281	19.020	67.301
Französische Besitzungen in Afrika	50.160	.	50.160
Gibraltar	74.521	47.370	121.891
Grönland	.	100	100
Holland	40.242	379.605	419.847
Holländisch Westindien	18.998	9.174	28.172
Irland	242.123	4,729.895	4,972.018
Italien	326.025	111.406	437.431
Japan	72.350	.	72.350
Mexico	11.460	.	11.460
Neufundland	.	11.404	11.404
Nova Scotia	10.050	59.379	69.429
Porto Rico	42.137	18.005	60.142
Portugal	242.475	77.024	319.499
Russland	63.058	39.766	102.824
Sandwichsinseln	11.633	.	11.633
Schottland	17.981	109.088	127.069
Schweden	.	101.976	101.976
Spanien	43.982	33.747	77.729
Türkei	47.000	15.570	62.570
Venezuela	366.201	281.873	648.074
Zusammen	12,289.110	19,646.593	31,935.703

Ein Vergleich mit den Exportbelangen der nächstfrüheren 12monatlichen Perioden ergiebt Folgendes:

Jahr	Werth der Ausfuhr in amerikanischen Schiffen Dollar	Werth der Ausfuhr in fremden Schiffen Dollar	Gesammtwerth Dollar
1870	6,318.479	10,321.999	16,640.478
1871	6,768.431	13,920.120	20,688.551
1872	5,420.591	15,064.212	20,484.803
1873	7,382.905	22,250.281	29,633.186
1874	10,635.652	19,243.259	29,878.911
1875	12,289.110	19,646.593	31,935.703

Es erscheint sonach der Gesammtwerth des im Sonnenjahre 1875 stattgehabten Verkehrs gegen das Finanzjahr 1870 um nahezu das Doppelte erhöht.

Die hiesige Ausfuhr von Brodstoffen und Provisionen *) nach dem Auslande gewinnt mehr und mehr an Bedeutung. Im Jahre 1875 gestaltete sich dieselbe dem Werthe nach wie folgt:

Bestimmungsländer	Brodstoffe Dollar	Provisionen Dollar
Belgien	912.456	441.030
Brasilien	18.768	270
Britisch-Guiana	7.688	3.442
Britisch-Westindien	629.840	122.701
Columbien	1.366	1.684
Cuba	26.323	28.616
England	2,187.211	5,676.315
Französisch-Westindien	39.440	19.110
Holländisch-Westindien	18.633	2.718
Irland	4,728.981	.
Neufundland	7.596	3.306
Nova Scotia	10.578	302
Porto Rico	19.426	9.817
Portugal	181.140	.
Schottland	66.421	.
Spanien	16.846	.
Venezuela	247.647	41.167
Zusammen . .	9,120.360	6,350.478

Wie die nachstehende vergleichende Uebersicht zeigthat die Ausfuhr von Lebensmitteln seitdem Jahre 1871 eine erhebliche Steigerung in beiden Kategorien erfahren und dürfte zu den besten Hoffnungen für die Zukunft berechtigen:

Jahr	Brodstoffe Dollar	Provisionen Dollar	Jahr	Brodstoffe Dollar	Provisionen Dollar
1871. . . .	4,148.595	341.382	1874. . . .	8,159.371	3,372.719
1872. . . .	4,100.979	281.954	1875. . . .	9,120.360	6,350.478
1873. . . .	5,556.846	1,137.882			

*) Unter Brodstoffen sind verstanden: Brod, Zwieback, Mais, Maismehl, Hafer, Roggen, Roggenmehl, Weizen, Weizenmehl u. s. w.; unter Provisionen: Schinken, Speck, die verschiedenen Gattungen Fleisch, Butter, Käse, Fische, Schmalz, Austern, Gemüse u. s. w.

Hiernach hat sich der Gesammtwerth dieses Ausfuhrzweiges von Philadelphia im letzten Jahre gegen 1871 nahezu vervierfacht.

Der Export von Petroleum und dessen Producten hat der Menge und dem Werthe nach seit 1871 nachstehende Ergebnisse geliefert:

Jahr	Rohes Petroleum Gallonen	Raffinirtes Petroleum Gallonen	Naphta und Benzin Gallonen	Im Ganzen Gallonen	Gesammtwerth Dollar
1871	3,833.979	51,352.996	714.615	55,901.590	13,257.895
1872	7,216.058	47,981.845	1.158.165	56,356.068	12,569.779
1873	4,837.394	80,166.187	1,839.432	86,843.013	15,733.791
1874	1,614.116	70,810.711	1,729.862	74,154.689	9,648.063
1875	6,497.845	55,122.341	2,494.114	64,104.300	7,927.399

Die vorstehenden Zahlen liefern den deutlichen Beweis, dass, abgesehen von der verminderten Menge des von Philadelphia während der letzten 2 Jahre exportirten Petroleum, der Werth dieses Artikels schon während eines längeren Zeitraumes eine entschieden fallende Tendenz beobachtet. Uebrigens lassen die Erfahrungen des Jahres 1875 unwiderleglich erkennen, dass ungeachtet der anscheinenden Unerschöpflichkeit der Petroleumquellen im Westen unseres Staates selbst durch Verbesserung der Maschinerie und anderweitige Ermässigung der Erzeugungskosten, oder möglichenfalls durch Herabsetzung der Transportspesen eine fernere namhafte Entwerthung kaum zu bewerkstelligen sein dürfte.

Die Production erwies sich während der letzten Monate des Jahres thatsächlich als eine schadenbringende, und eine abermalige Preisverminderung dürfte daher für die Dauer kaum als denkbar zu betrachten sein.

Der im Jahre 1875 von diesem Hafen aus stattgefundene Export von Petroleum und dessen Producten vertheilt sich folgendermassen:

Bestimmungs-Länder	Rohes Petroleum		Raffinirtes Petroleum		Naphta und Benzin	
	Gallonen	Dollar	Gallonen	Dollar	Gallonen	Dollar
Oesterreich-Ungarn	.	.	1,715.586	224.008	.	.
Belgien	566.150	52.814	17,559.279	2,250.238	482.874	43.760
Britisch-Westindien	.	.	124.505	22.350	.	.
China	.	.	218.500	37.145	.	.
Columbien . .	.	.	608	78	.	.
Cuba	23.824	2.018	7.310	1.384	.	.
Dänemark . . .	.	.	1,580.028	217.765	.	.
Deutschland . .	1,917.525	176.363	20,022.337	2,517.925	529.896	47.195
England . . .	.	.	2,401.347	307.866	.	.
Frankreich . . .	3,990.346	360.536	.	.	1,479.344	136.779
Französisch-Westindien	.	.	3.000	652	2.000	185
Französische Besitzungen in Afrika	.	.	264.000	50.160	.	.
Gibraltar	.	.	874.778	121.891	.	.
Holland	.	.	3,397.519	419.847	.	.
Holländisch-Westindien	.	.	1.500	289	.	.
Irland	.	.	949.795	113.795	.	.
Italien	.	.	2,747.425	381.547	.	.
Japan	.	.	390.000	72.350	.	.

Bestimmungs-Länder	Rohes Petroleum		Raffinirtes Petroleum		Naphta und Benzin	
	Gallonen	Dollar	Gallonen	Dollar	Gallonen	Dollar
Nova Scotia . . .	.	.	45	10	.	.
Porto Rico . . .	.	.	1.500	292	.	.
Portugal	.	.	272.737	32.897	.	.
Russland	.	.	879.846	102.824	.	.
Schottland . . .	.	.	11.485	1.593	.	.
Schweden	.	.	806.253	101.976	.	.
Spanien	.	.	479.501	60.810	.	.
Türkei	.	.	373.080	62.574	.	.
Venezuela . . .	.	.	30.377	5.483	.	.
Zusammen . .	6,497.845	591.731	55,122.341	7,107.749	2,494.114	227.919

In der Ausfuhr Philadelphia's erscheinen ausser Petroleum, Getreide und sonstigen Lebensmitteln noch folgende Artikel von Wichtigkeit: Baumwolle, Leder, Häute, Oelkuchen, Talg, Sirup, Reis, Tabak. In keinem derselben machte sich jedoch gegen 1874 eine hervorragende Veränderung bemerkbar.

Im Laufe des Jahres 1875 gingen von hier folgende Handelsfahrzeuge nach dem Auslande ab:

Flagge	Schiffe	Tonnen	Ladungswerth Dollar
Oesterreichisch-ungarische . .	14	9.034	465.717
Amerikanische	500	281.062	12,288.094
Belgische	16	43.107	2,916.720
Dänische	11	3.383	87.494
Deutsche	76	46.468	1,832.302
Englische	324	195.582	10,059.769
Französische	1	140	6.630
Holländische	4	1.524	57.599
Italienische	49	24.198	1,379.775
Russische	16	9.885	498.984
Portugiesische	6	2.610	101.458
Schwedisch-norwegische . . .	116	54.087	2,198.155
Spanische	1	682	43.010
Zusammen . .	1.134	671.762	31,935.707

In den allgemeinen Schifffahrtsverhältnissen Philadelphia's hat sich gegen das Vorjahr keine Veränderung ergeben, wohl aber trat eine gesteigerte Theilnahme der amerikanischen Flagge am auswärtigen Handel hervor. Der dadurch für die übrigen Flaggen entstandene Ausfall vertheilt sich ziemlich gleichmässig auf die englischen, deutschen und scandinavischen Schiffe. Für die österreichisch-ungarische Flagge machte sich eine geringe Steigerung bemerkbar.

In Bezug auf die Schiffsfrachten war das Jahr 1875 seinem unmittelbaren Vorgänger sehr ähnlich, mit der einzigen Ausnahme, dass der Markt geringeren Fluctuationen unterworfen war.

Sämmtliche österreichisch-ungarische Schiffe, welche den Hafen von Philadelphia besuchten, kamen in Ballast an und nahmen hier Getreideladungen ein.

Die hier bezahlten Raten variirten zwischen 6 und 7 s. pr. Quarter nach England. Dieselben erscheinen nicht allein ziemlich lohnend für die Rheder, sondern

können im Vergleiche mit den meisten Frachtenmärkten in andern Gewässern als entschieden gut bezeichnet werden.

Bei der Wahrscheinlichkeit, dass die Getreideausfuhr von Philadelphia sich unaufhaltsam steigern werde, ist anzunehmen, dass dieser Platz in Zukunft mehr als je die Aufmerksamkeit der österreichisch-ungarischen Schiffsrheder auf sich ziehen werde.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Generalconsulate in Venedig in Verwendung stehenden, mit dem Titel und Charakter eines Consuls bekleideten Vice-Consul Benedict Row zum wirklichen k. und k. Consul für Cork und Queenstown allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 1. November 1876.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Honorar-Viceconsul in Trebinje, Lucas Vercevich, in Anerkennung seiner bisherigen erspriesslichen Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 13. November 1876.)

— Der k. und k. Consul Karl Sax hat die Leitung des k. und k. Consulates in Adrianopel übernommen.

— Der neu ernannte k. und k. Consularagent Sebastian de Plaisant in Carloforte hat von der königl. italienischen Regierung das Exequatur erhalten und sonach die Amtsführung angetreten.

— Die absolvirten Zöglinge der k. und k. orientalischen Akademie Armin Graf Wass, Richard Hickel und Emerich Pietschka wurden zu Consulareleven ernannt.

Danzig's Handel und Schifffahrt im Jahre 1875.

Danzig. Der Verkehr auf der Weichsel, welcher alljährlich ungefähr 8 Monate dauert, trägt nicht wenig zu der Bedeutsamkeit des Handels nicht nur in der Stadt Danzig, sondern überhaupt in der Provinz Westpreussen bei. Namentlich sind hier Getreide und Holz diejenigen Artikel, welche unter guten Zeitverhältnissen zu höchst lucrativen Geschäften Gelegenheit bieten, und bei diesem Verkehr betheiligt sich Oesterreich-Ungarn in hervorragender Weise.

Noch viele andere Artikel, wie: Heringe, Salz, Petroleum, Eisen, Knochen, Melasse u. s. w., gelangen auf diesem Wege in den Handel; doch lässt sich über die Herkunft dieser Waaren nichts Bestimmtes sagen, weil es diesfalls an amtlichen Aufzeichnungen fehlt.

Der Wasserstand der Weichsel war den ganzen Sommer des Jahres 1875 hindurch ein recht günstiger, was zur Folge hatte, dass die Stromfrachten schon Mitte Mai eine Erniedrigung um 1—2 Thaler pr. Last erfuhren.

In 1875 sind hier 4373 beladene und 1201 unbeladene, zusammen also 5574 Stromfahrzeuge (um 220 mehr als in 1874) angekommen. Stromaufwärts gingen 3348 beladene und 2060 unbeladene, zusammen 5408 Fahrzeuge (um 677 weniger als in 1874). Der Werth des Waareneinganges stromwärts wurde mit 37,724.000 Mark (gegen 1874 um 5,698.000 Mark weniger), der Waarenausgang dagegen mit 15,097.000 Mark (um 631.000 Mark mehr) berechnet.

Ein zweites noch frequenteres Verkehrsmittel bilden in Danzig die Eisenbahnen. Die Stadt hat zwei im Rayon der Festung sehr gut gelegene Bahnhöfe, es kann aber füglich noch der dritte Bahnhof in Neufahrwasser, wiewohl diese Vorstadt ungefähr eine Meile von der Festung entfernt ist, hinzugerechnet werden. Auf diesen Bahnhöfen herrscht fortwährend ein sehr reges Leben. Man zählte im Jahre 1875 auf allen 3 zusammen 423.098 angekommene und 425.291 abgegangene Personen; die Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung betrug 542.877 Mark.

Der Gesammtwerth der landwärts mittels Eisenbahn eingegangenen Waaren ergab die Summe von 52,256.500 Mark, derjenige der ausgegangenen dagegen 51,983.500 Mark. was gegen 1874 eine Zunahme um 1,692.600 und resp. 3,211.000 Mark ist. Laut Nachweisung der königl. Ostbahnstation Danzig betrugen die Einnahmen aus dem Güter- und Viehtransport 1,424.862 Mark.

Von sehr hohem Werthe für Danzig mit Rücksicht auf seine Stellung im Welthandel ist der Verkehr zur See. Während des Jahres 1875 sind hier 1669 Seeschiffe, darunter 337 Schraubendampfer, von zusammen 525.204 Tonnen angekommen und 1645 Seeschiffe, darunter 338 Schraubendampfer, von zusammen 517.555 Tonnen haben den Hafen verlassen. Im Jahre 1874 war die Zahl der ein- und ausgelaufenen Seeschiffe um 176 und resp. 181 grösser.

Der Flagge nach vertheilt sich die Schifffahrtsbewegung des Jahres 1875 wie folgt:

Flagge	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	2	1.177	2	1.177
Amerikanische	4	2.304	4	2.304
Belgische	5	4.813	5	4.813
Dänische	113	27.417	111	26.814
Deutsche	919	268.988	907	264.761
Englische	335	152.886	331	152.712
Französische	14	2.987	14	2.987
Holländische	126	21.667	126	21.303
Norwegische	70	22.582	63	19.811
Russische	9	2.519	9	2.519
Schwedische	72	17.924	73	18.354

Von den eingegangenen Schiffen hatten geladen: 250 diverse Güter, 3 Wein, 3 Zucker, 83 Salz, 110 Eisen und derlei Fabrikate, 2 Schwefel, 24 Dachpfannen, Mauersteine und Schieferplatten, 57 Petroleum, 9 Theer und Pech, 5 Bauholz. 4 Thonerde, 6 Asphalt und Harz, 466 Steinkohlen und Coaks, 1 Flachs, 1 Knochenmehl. 21 Granitsteine, 12 chemische Rohstoffe, 20 Cement, 3 Artilleriemunition, 1 Getreide, 84 Kalk und Kalksteine, Gyps und Kreide. 362 kamen in Ballast, 51 waren für den Nothhafen bestimmt.

Von den beladen ausgegangenen Schiffen exportirten: 329 Getreide und Saat, 46 Getreide und Beiladung, 971 Holz, 25 Holz und Beiladung, 4 Steinkohlen, 3 Rüböl, 12 Melasse, 1 Kartoffeln, 3 Dachpappe, 2 Harz, 1 Heringe, 12 Knochen, 55 diverse Güter. 132 gingen in Ballast und 49 waren für Nothhafen.

Condemnirt und abgewrackt wurde hier 1 Schiff. Zu Ende des Jahres verblieben 196 Fahrzeuge hier im Hafen.

Die Danziger Rhederei bestand zu Ende 1875 aus 102 Segelschiffen, 7 See- und 11 Flussdampfern mit zusammen 66.186 Tonnen à 1000 Kilogramm.

Im Allgemeinen war das Jahr 1875 kein günstiges. Man schreibt dies zunächst den noch immer vorherrschenden Folgen der Handelskrisis vom Jahre 1873, der Ueberproduction, sowie der Theuerung der Lebensmittel zu, welche in den meisten Haushaltungen zu einem strengen Sparsamkeitssystem führte.

Das Getreidegeschäft gestaltete sich keineswegs lohnend. Geringe Zufuhren und schlechte Exportpreise sollen an dem stattgefundenen Rückgange Schuld tragen. In früheren Jahren wurden mit England bedeutende Getreidegeschäfte abgeschlossen, dies hat jedoch in empfindlichster Weise aufgehört, seitdem Amerika und zum Theil auch Russland die englischen Märkte reichlich mit Bodenproducten versehen.

Von Weizen gingen ca. 124.000 Tonnen nach Grossbritannien, 10.500 T. nach Belgien, 4200 T. nach Holland, 2400 T. nach Dänemark. In Roggen betrug der Versand zur See überhaupt nur ca. 3500 T., davon 2300 T. mit der Bestimmung nach Norwegen. Von Gerste wurden 1000 T. nach England, 500 T. nach Holland verschifft. Erbsen und Wicken gelangten in einer Menge von ca. 1400 T. zum Export, und zwar fast ausschliesslich nach Grossbritannien.

Von den seewärts versendeten Oelsaaten ging das grösste Quantum, 6300 T., über Holland nach Westphalen und den Rheinlanden; 1600 T. wurden nach England, 500 T. nach Schweden, das Uebrige nach deutschen Häfen verladen.

Die Preise für Weizen, Roggen und Hafer standen in der Mitte des Monats August, jene für Gerste und Erbsen am Anfange, für Rübsen am Schlusse des Jahres am höchsten.

Die Zufuhr von Spiritus betrug ca. 33.000 Hektoliter im Werthbetrage von ca. 1½ Mill. Mark, gegen 25.200 Hektltr. für 1,626.000 Mark im Vorjahre.

Die hiesige Oelmühle verarbeitete 6600 Tonnen Rübsen und Raps und gewann daraus ca. 48.000 Ctr. Rüböl. Davon wurden verkauft: 1000 Ctr. raffinirtes Oel nach dem Rhein, 3000 Ctr. in Danzig selbst und nach der Provinz, 3000 rohes Oel nach der Provinz und dem Inlande, 11.500 Ctr. nach dem Rhein und Elsass, 28.000Ctr. nach England und Schottland.

Die dafür erzielten Preise bewegten sich in steigender Tendenz und zwar von 25 Mark 50 Pfg. bis 33 Mark 50 Pfg. pr. Netto-Centner ohne Fass für rohes Rüböl; raffinirtes um 2 Mark mehr.

Die verarbeiteten Oelsaaten erwiesen sich als weit weniger ölreich, als es im Vorjahre der Fall gewesen; sie ergaben pr. Tonne einen um 15—20 Pfund geringeren Ertrag an Oel.

Von Rübkuchen wurden ca. 78.000 Ctr. producirt, und davon 66.000 Ctr. in hiesiger Stadt und nach der Provinz verkauft. Das Resultat des Danziger Oelfabrikationsgeschäfts war kein günstiges, weil sich die Saatpreise stets über dem Niveau des Marktwerthes für das Fabrikat hielten.

Leinöl wurde fast ausschliesslich von England bezogen und zwar in einer beiläufigen Menge von 20.000 Ctr. Leinkuchen wurden in kleinen Quantitäten von benachbarten Mühlen und einige tausend Centner von Polen bezogen. Exportirt wurde hievon nichts.

Der Holzexport hatte in 1875 vielfach mit sehr ungünstigen Verhältnissen zu kämpfen. Auf den englischen Märkten herrschte in der ersten Hälfte des Jahres eine andauernde rückgängige Bewegung der Preise für die meisten Holzgattungen, und wenn dieselbe auch später im Laufe des Sommers einer festeren Stimmung wich, blieb doch die Nachfrage unter dem Druck der dort, namentlich in den grossen Fabriks-Districten, herrschenden Geschäftsstille eine schleppende.

Hier am Platze dagegen erschwerte der geringe Umfang der Zufuhren und die nur zu oft vorkommende Verspätung derselben den Abschluss von Verkäufen nach dem Auslande. Schliesslich wurde noch im Spätherbst durch den Mangel an frachtsuchenden Schiffen und die plötzliche Steigerung der Seefrachten, sowie durch den aussergewöhnlich frühen Eintritt der Winters das Exportgeschäft in empfindlicher Weise beeinträchtigt. Im Allgemeinen brachte das Holzgeschäft wenig Nutzen, in vielen Fällen sogar Schaden.

Es wurde hier seewärts exportirt: 996 Holzladungen mit ca. 273.200 Tonnen im Werthe von 13,026.000 Mark, gegen 1275 Ladungen mit ca. 327.000 T. im Werthe von 17,298.000 Mark in 1874. Die Zufuhr stromwärts betrug 945 grosse Weichsel-Traften im Werthe von 8,401.000 Mark, gegen 1711 im Werthe von 16,975.200 Mark im Vorjahre. Mittels Eisenbahn kamen 127 620 Ctr. Bau- und Nutzholz im Werthe von 255.000 Mark, gegen 279.088 Ctr. im Werthe von 558.000 Mark in 1874. Der Versand pr. Eisenbahn umfasste 176.860 Ctr. Bau- und Nutzholz im Werthe von 442.000 Mark, gegen 538.957 Ctr. im Werthe von 1,347.300 Mark in 1874. Der Werth der Gesammtzufuhr beziffert sich mit 8,656.000 Mark, derjenige des Exportes mit 13,468.000 Mark, gegen 17,533.200 und resp. 18,645.300 Mark im Vorjahre.

Der Colonialwaarenhandel liess im Allgemeinen wieder die Tendenz erkennen, sich von grösseren Unternehmungen zurückzuhalten; gleichwohl waren die Ablieferungen nach dem nächsten Absatzgebiet, nämlich nach der Provinz und nach Russisch-Polen, befriedigend.

An Kaffee wurden 39.093 Ctr. seewärts, 4804 Ctr. pr. Bahn eingeführt. Der Import von Reis betrug 55.184 Ctr., von Gewürzen 11.082 Ctr. (ein grosser Theil davon nahm seinen Weg transito nach Polen), von Syrup 12.496 Ctr., von Harz

25.942 Ctr., von Rosinen und Korinthen 5767 Ctr., Mandeln 1639 Ctr., Apfelsinen, Citronen und Pomeranzen 2042 Ctr.

Baumwolle wurde in grösseren Partien nur als Speditionsgut für Polen importirt.

Der Petroleumhandel gestaltete sich im Ganzen noch günstiger als in den Vorjahren. Es wurden 101.848 Barrels importirt.

Die Zufuhr von amerikanischem Speck und Schmalz war eine beschränkte, weil die erhöhten Preise den Bezug zeitweise gegen die rheinische Production unrentabel machten. Speck hat fast aufgehört, für Danzig einen Handelsartikel zu bilden; die zugeführten 824 Ctr. wurden lediglich für den Detailhandel bezogen. Von Schmalz wurden 7305 Ctr. importirt.

Die Zufuhr von Talg war ziemlich belangreich, nämlich 40.546 Ctr. Der hiesige Consum, der sich in den gewöhnlichen Verhältnissen bewegte, kann mit 4000 Ctr. veranschlagt werden. Der grösste Theil der Anfuhren transitirte nach Polen.

An Heringen wurden 79.545 Tonnen aus Schottland und 2590 T. aus Norwegen, also zusammen 82.135 T. im Werthe von 2,500.000 Mark importirt. Von Salz wurden 743.056 Ctr. umgesetzt; der grösste Theil davon war Transitogut.

Der Import von fremdem Bier hat bedeutend nachgelassen, was sich durch den vergrösserten Absatz der Actienbrauerei in dem nahe der Stadt gelegenen Kleinhammer, sowie durch die Concurrenz von noch 13 anderen, hier im Betriebe stehenden Brauereien, deren Production gewachsen ist, sattsam erklärt.

Die Gesammteinfuhr von Wein betrug 47.514, die Ausfuhr 35.964 Ctr. In Danzig giebt es 15 Weinhandlungen, von denen einige wahrhaft kolossale Depots besitzen. In den hiesigen Weinkellern findet man die billigsten, aber auch die feinsten und theuersten Sorten; die Auswahl ist eine sehr grosse. Am beliebtesten sind jedoch die rothen Bordeauxweine, wovon Frankreich allein im Jahre 1875 sowohl in Gebinden als in Flaschen zusammen 23.484 Ctr. lieferte.

Aus Oesterreich-Ungarn kamen pr. Eisenbahn 268 Ctr. in Gebinden und 15Ctr. in Flaschen. Die geringste Quantität, nämlich blos 1 Ctr. in Flaschen, lieferte Russland. Auch mit Italien ist der Weinhandel ein kaum erwähnenswerther; im Jahre 1875 betrug derselbe 6 Ctr. in Gebinden und 4 Ctr. in Flaschen.

An Steinkohlen wurden seewärts in 466 Schiffen 193.262 Tonnen (à 1000 Kilogr.) und 5252 Tonnen Coaks, zusammen 198.514 T. importirt. Mittels Eisenbahn langten 4818 T. Steinkohlen an. Diese Einfuhr rührt zum Theil aus Schlesien, zum grösseren Theil aber aus Schiffen von Neufahrwasser her. Ausgeführt wurden stromwärts 95.680, seewärts 302 und pr. Bahn 40.461, hiemit zusammen 136.443 Tonnen. Der Werth der Einfuhr beziffert sich mit 3.570.252 Mark für Steinkohlen und 157.566 Mark für Coaks, zusammen also mit 2,727.818 Mark. Die Preise, welche im Laufe des Jahrs heruntergingen, fluctuirten unbedeutend, und stiegen nur dann, wenn Zufuhren ausblieben.

Das Bernsteingeschäft zeigte wenig Leben; der Umsatz hielt sich in bescheidenen Grenzen.

Durch das Darniederliegen der Eisenindustrie auf dem ganzen Continent ist auch das Platzgeschäft in Roheisen wesentlich in Mitleidenschaft gezogen worden. Seewärts wurden 292.856 Ctr. Roheisen und 48.99[illegible] Ctr. altes Brucheisen importirt.

Die Lage der Papierindustrie wird von Jahr zu Jahr ungünstiger, weil die Erzeugung zum Verbrauch in keinem Verhältnisse steht und die Ueberproduction ein stetiges Fallen der Preise zur Folge hat. Nicht viel besser sieht es mit der Fabrikation von Rohpappen und Packpapier aus. Da die hiesigen Fabriken grossentheils für den localen Bedarf arbeiten, so sind sie nicht ganz so ungünstig situirt, wie die Papier-Industrie.

Das Fabrikat der Danziger Holzfaserfabrik fand ziemlich guten Absatz nach Mittel- und Süddeutschland, Frankreich, England und Schottland. Die fabricirte Cellulose wird meistens zu mittleren und feineren Druck- und Schreibpapieren verwendet. Die Fabrik producirt wochentlich 600—700 Ctr. trockene Cellulose.

Die seewärts importirten Droguerie-, Apotheker- und Farbwaaren sind grossentheils Speditionsgut. Was das Platzgeschäft in Droguen betrifft, so sind auch für diese Branche die ungünstigen Zeitverhältnisse nicht ohne nachtheiligen Einfluss geblieben. In Droguen und Fabrikaten für den Gebrauch der Gewerbe war der Umsatz nicht bedeutend. Viel Nachfrage herrschte nach Calmus, welcher aus der Niederung nach Danzig gebracht wird; dagegen wenig Begehr nach Salmiakgeist, welcher hier producirt wird. Hoch im Preise waren Quecksilber, Schellack, ätherische Oele; niedrig Silberpräparat, Anissamen und Anisöl, welch letzteres jetzt mit Vortheil aus russischem Samen hergestellt wird.

Die chemische Fabrik zu Danzig verkaufte 61.021 Ctr. Fabrikate im Werthe von 536.373 Mark.

Durch den anhaltend verminderten Verbrauch von Knochen in den einheimischen Fabriken hat der Export von Thierknochen nach Schottland an Umfang gewonnen. Es wurden nach verschiedenen dortigen Häfen 26.754 Ctr. verladen.

An Cement kamen 207.514 Ctr. hieher, und ca. 153.100 Ctr. wurden exportirt. Der Handel mit Cement hat im Vergleich zu den Vorjahren bedeutend zugenommen.

Leipziger Michaelismesse 1876.

Leipzig, Anfangs November 1876. Die Bedeutung der Leipziger Messen muss unter der Einwirkung des den directen Verkehr zwischen den Fabriksbezirken und dem Zwischenhandel fortwährend erleichternden Transportwesens unserer Tage und den gänzlich veränderten Gewohnheiten der Waarenerzeugung der Gegenwart nothwendig verlieren.

Die Zeiten sind längst vorüber, wo zu den hiesigen Oster- und Michaelismessen die Neuigkeiten für den Frühjahrs- und Herbst-, ja resp. für den Winterbedarf, so zu sagen, vereint auf den Markt gebracht wurden und ebenso die Käufer von weit und breit zur Wahl sich einfanden.

Heutzutage glaubt jeder grössere Kaufmann etwas zu versäumen, wenn er sein Lager für Frühjahr und Sommer nicht schon im Februar und März, für Herbst und Winter nicht bereits im August mit allen Neuheiten ausgestattet vorführen kann. Jede neue Eisenbahnverbindung unterstützt ihn bei diesem Bestreben und vermehrt überhaupt den directen Verkehr zwischen Angebot und Nachfrage.

Der Hauptbedarf wird auf solche Weise im Wege der Bestellung vor den Messen gedeckt und es bleiben für dieselben in vielen Branchen eigentlich nur eine mehr oder minder beträchtliche Nachlese und die Speculationskäufe übrig.

Da bei der Gerbung des Leders die Schnelltrocknung noch nicht im Grossen angewendet wird, so erhalten sich auch die Termine der bedeutendsten deutschen Messen für fabricirtes Leder zu Ostern und Michaelis in Frankfurt a. M. und Leipzig.

Die diesmalige Zufuhr von fabricirtem Leder war eine sehr mässige und namentlich mangelte es an Waare besserer Qualität, für welche die Nachfrage nicht befriedigt werden konnte und die daher sehr schnell aus dem Markte genommen wurde.

Die Preise für Trier und Luxemburger Sohlleder Primaqualität stellten sich auf 195—200 Mark pr. Centner, Secunda auf 180—190 Mark; für Malmedyer und rhei-

nisches Sohlleder, Prima stark und stutzig, 185—200 Mark, Secunda 160—180 Mark pr. Centner.

Eschweger Sohlleder in starker Primasorte 160—180 Mark, leichtere Qualität 145—150 Mark, geringe Waare 120—140 Mark der Centner; deutsches Zahmsohlleder, starke Primasorte, wurde bis 180 Mark bezahlt, geringere Gattung 140—170 Mark.

Bestes Vacheleder ist mit 160—180 Mark und in einzelnen Posten aus besonders renommirten Gerbereien zu noch höheren Preisen verkauft worden; in Secunda-Qualität war viel Vacheleder am Markte und für 120—150 Mark je nach der Güte zu haben.

Rindsoberleder bedang 2 Mark 40 Pfg. bis 4 Mark; Gera'er und Niederländer feinere Gattungen 4 Mark bis 4 Mark 60 Pfg.; braunes Kalbleder 4—6 Mark und feinere Waare aus renommirten Gerbereien 7—9 Mark; Kypsleder 2 Mark 40 Pfg. bis 4 Mark 40 Pfg., leichtere Waare bis 6 Mark; ordinäres schwarzes Blankleder 2 Mark 50 Pfg. bis 3 Mark 60 Pfg.; dergleichen helles 3 Mark 20 Pfg. bis 4 Mark; Kyps-Blankleder je nach Qualität 3 Mark 40 Pfg. bis 5 Mark, Alles pr. Kilogramm.

Alaungare und lohgare Schafleder sind in guter kräftiger Waare gefragt gewesen und wurden diese Gattungen schnell aus dem Markte genommen; dagegen war Mittelwaare und Ausschuss überflüssig angeboten.

Die mit dem Verlauf der Ledermesse in Wechselbeziehung stehende Stimmung für rohe Häute und Felle zur Lederbereitung (rücksichtlich welcher die Preisnotirungen noch in Thalern und pr. Centner üblich sind, sowie jene für fabricirtes Leder in Mark und theils pr. Centner, theils pr. Kilogramm stattfinden), war für mehrere Gattungen eine günstigere.

Es wurden für Kuh- und Ochsenhäute bessere Preise angelegt als bisher und sind die schweren mit 24—25 Thaler, die leichten mit 26—28 Thlr., je nach Qualität, bezahlt worden. Kalbfelle, schwere Primawaare, brachten 15—16 Sgr. pr. Pfund; Rosshäute in schwerer grosser Waare 45—46 Thlr. Leichte kleine Sorten blieben vernachlässigt und waren nur zu sehr gedrückten Preisen abzusetzen.

Von Schaffellen ist ziemlich Alles zu etwas besseren Preisen aus dem Markte genommen worden. Zickelfelle gingen flau und waren nur zu gedrückten Preisen verkäuflich. Hasenfelle (Landhasen) wurden etwas besser bezahlt; in russischen Hasenfellen fehlte es noch an massgebenden Umsätzen. Russische Kalbfelle waren wenig beachtet und wurden zu 8—10 Sgr. pr. Pfd. verkauft, geringe Sorten aber noch billiger abgegeben.

Von überseeischen rohen Häuten, die im Werthe gesteigert waren, ist die Zufuhr eine beschränkte gewesen. Die Preise waren für schwere trockene Buenos-Ayres mit 93—110 Mark, dergleichen Kuhhäute mit 78—98 Mark, trockene Rio-Grande mit 84—94 Mark, Puerto Cabello und Angostura mit 69—78 Mark, gesalzene schwere Montevideo mit 66—69 Mark, Urugnay mit 67—70 Mark, schwere Rio-Grande-Ochsenhäute mit 60—63 Mark, dergleichen Kühhäute mit 49—52 Mark, Kypse Prima mit 108—132 Mark, dergleichen Secunda mit 78—96 Mark, Tertia mit 60—72 Mark, Quarta mit 42—54 Mark pr. Ctr. notirt.

Der Tuchmarkt war auch diesmal den Zeitverhältnissen gegenüber so reichlich befahren, dass man bei dem gänzlichen Darniederliegen des Exportgeschäftes von vornherein fragen musste, wo sich eigentlich Aussichten für einen nur einigermassen befriedigenden Verkehr eröffnen sollten.

Finsterwalde, Goldberg, Guben hofften vergeblich auf einigen Absatz; für matte delustrirte Tuche zeigte sich einige Nachfrage, welche besonders Bischofswerda und Görlitz zu statten kam. Döbeln, Kamenz, Kirchberg, Lengenfeld, Wittenberg und überhaupt alle nur Tuche fabricirenden Plätze leiden gemeinsam unter der allgemeinen Geschäftsstockung.

Spremberg behauptet mit seinen theilweise zweifelhaften Fabrikaten dennoch seine Stelle und die nicht unbedeutenden Zufuhren wurden, wenn auch hin und wieder zu gedrückten Preisen, ziemlich geräumt.

Sagan, Sommerfeld, Sorau mit ihren $^1/_2$- und $^3/_4$-Tuchen reduciren in richtiger Beurtheilung der Geschäftslage ihre Thätigkeit in einer für alle Fabriksdistricte zu empfehlenden Weise.

In Rockstoffen legten Grossenhain und Luckenwalde (das letztere auch in Beinkleiderstoffen) sehr geschmackvoll gemusterte Neuheiten aus, wie denn überhaupt Producenten, welche mit entsprechenden Mustern auftraten — und in dieser Richtung sind namentlich bei Cottbus, Crimmitschau, Forste, Werdau bezüglich der Buckskin-Fabrikation Fortschritte zu constatiren — bei bescheidenen, den gegenwärtigen Geschäftsverhältnissen angepassten Ansprüchen mit den erzielten Resultaten zufrieden sein werden.

Der Mode nach vorherrschend sind für Costume bräunliche Farben in kleinen und grössern Mustern; der englische Geschmack dominirt nicht mehr so wie früher; auch Kammgarnfabrikate haben nachgelassen, und Cheviots finden ebenfalls, wenn auch langsam, die verdiente Abweisung.

Mit Ausnahme nicht beträchtlicher Commissionslager werden österreichische, englische, französische und auch rheinische Stoffe hier zu den Messen nicht ausgelegt, sind aber in Musterbüchern etc. zugänglich. Brünn soll sich durch eine besonders reichhaltige und dabei geschmackvolle Collection für die Saison ausgezeichnet haben.

Das Geschäft für Rauhwaaren ist bei der Michaelismesse stets weit beschränkter wie zu Ostern, wo der Hauptbedarf für alle Länder gedeckt wird. Zu Michaelis werden im Allgemeinen nur Käufer aus Deutschland und einigen benachbarten Ländern erwartet, welche in der Hauptsache Waaren zur Vervollständigung ihres Bedarfes auswählen.

Die in den letzten Tagen des September wieder veranstalteten Auctionen amerikanischer Rauhwaaren gestalteten sich jedoch ziemlich belebt und wurden Schuppen und Seeottern um 10 pCt., Nerze und Zobel um 15 pCt., Kittfüchse sogar um 25 pCt. höher als bei der Ostermesse bezahlt.

Alle übrigen angebotenen Artikel dieser Branche, namentlich Silber-, Blau-, Roth- und Weissfüchse, dann Biber, Bären, Vielfrasse, Skunks behaupteten im Allgemeinen die Ostermesspreise; nur Bisam gingen um 10 pCt. zurück.

Wie es scheint, gewinnen diese Rauhwarenverkäufe mittels Auctionen mit jeder Messe einen festeren Boden auf dem hiesigen Platze.

Iltisse waren flauer als zu Ostern, ebenso Stein- und Baummarder, die besonders wenig Nachfrage gefunden haben.

Von der Ungunst der geschäftlichen Conjunctur dieser Michaelismesse hatten auch sämmtliche Gattungen von baumwollenen, leinenen und seidenen Geweben zu leiden.

Für bedruckte Cattune ist Michaelis keine Saison, vielmehr beginnen um diese Zeit die Vorarbeiten für die bevorstehende neue Saison, wozu die Muster nach Weihnachten versendet zu werden pflegen. Neuheiten bietet die Michaelismesse in diesem Artikel nicht.

Für Futterstoffe, Barchente etc. findet sich immer ein gewisser Bedarf, der aber keine Rolle im Messgeschäfte spielt.

Baumwollene Rock- und Hosenstoffe werden auf dieser Messe nur dann gekauft, wenn sie sehr billig zu erstehen sind. In die Hände der Consumenten kommt dieser Artikel meist zu Kleidungsstücken verarbeitet und dazu ist mit dem Winter vor der Thür vollauf Zeit übrig, so dass Käufer nur unter besonders vortheilhaften Umständen um Michaelis Geld darin anlegen.

Bedruckte baumwollene Tücheln, voigtländische Weisswaaren (Gardinen, Tülle, Jaconets, Spitzen, gestickte Artikel) fanden nur sehr unbefriedigende Beachtung.

Die grösseren voigtländischen Firmen haben ohnehin mehr und mehr von dem Besuche der hiesigen Messen mit Lager sich zurückgezogen und vermitteln ihre sehr ausgebreiteten Geschäfte direct von zu Hause.

Auf bunte Spitzen, wie die Mode sie aufgebracht hat, scheint man im Voigtlande noch wenig eingerichtet zu sein. Auch die Fabrikation von Gardinen, Tischdecken etc. aus rohen Garnen (Ecru-Geschmack) scheint England noch keine Concurrenz zu machen.

Der Urheber dieser eben erwähnten Fabrikation war ein Schweizer, der vor einigen Jahren für seine Idee zuerst in Elsass Boden zu gewinnen suchte, was ihm jedoch nicht gelungen sein soll.

In leinenen Waaren gab es diesmal nur eine mässige Zufuhr. Jene Käufer, welche vor längeren Jahren den hiesigen Platz zum Einkauf für überseeischen Consum frequentirten, versorgen sich jetzt auf directem Wege aus den Fabrikorten.

Irländische Leinen kommen auf den Leipziger Messen wenig in Betracht. Sie werden in feinen Qualitäten viel in Hamburg behufs Verarbeitung zu Wäsche bezogen, welche dann exportirt wird. Hamburg kann vermöge seiner Freihafenrechte dieses Geschäft ohne Zollunkosten betreiben.

Lausitzer Leinen mittlerer Qualität haben unter dem Specialnamen „Hausleinen" einen gewohnheitsmässigen Absatz in Sachsen, der sich aber in diesen Qualitäten nur ausnahmweise über die Landesgrenze erstreckt.

Als Messgeschäft blieben Seidenwaaren, Sammt etc. diesmal sehr vernachlässigt, wozu wohl die Hausse in diesem Artikel mit beigetragen hat, weil sich Niemand die besonders durch die enorme Preissteigerung des Rohstoffes vertheuerte Waare hinlegen mochte. In billigeren alten Artikeln fanden einige Umsätze statt.

Für kurze Waaren hat die Michaelismesse gewöhnlich besondere Bedeutung, sie ist aber diesmal bezüglich des Umsatzes derselben ebenfalls weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben indem namentlich die Abnehmer aus transatlantischen Ländern, dann aus Russland und England fehlten.

Böhmische Glaswaaren haben bei verminderter Frequenz einen mässigen Absatz erzielt, der aber feinere Waare weniger mit betraf. Böhmische Glasquincaillerien blieben sehr vernachlässigt. Diese Branche leidet derart, dass nach Angabe von Fabrikanten zahlreiche Arbeiter derselben zur Auswanderung sich entschlossen haben sollen.

Wollene Strumpfwaaren (Sachsen, Apolda) haben, da der erste Bedarf längst im Wege der Bestellung gedeckt worden ist, bei der bisherigen milden Witterung in schweren Consumartikeln wenig Nachfrage gehabt.

Günstiger gestaltete sich das Geschäft in wollenen Umschlagtüchern, sowie in leichteren Artikeln, sog. Fantasiesachen, wie Apolda und Berlin sie mehr noch als Sachsen liefern. Die Unlust am Geschäft und die knappen Geldverhältnisse beeinträchtigten jedoch den Handel allgemein.

Auch die zur Messe kommenden Producte, wie Federn, die reichlich angeboten waren, Rosshaare, Schweinsborsten, welche nur in schweren Sorten Nachfrage fanden, litten unter der Conjunctur. Die Calamität ist so allgemein fühlbar, dass der gesammte Messverkehr in Manufactur- und Fabrikwaaren von Fachmännern auf 33⅓ pCt. des gewohnten Umsatzes geschätzt wird.

Nach dem amtlichen Ausweise des hiesigen Polizeiamtes sind bei dieser Messe 21.931 Fremde zum längeren Aufenthalte angemeldet worden, davon 10.663 aus Privatwohnungen und 11.268 aus Gasthäusern. Gegen die letzte Ostermesse mit 22.301 angemeldeten Fremden steht die diesmalige Frequenz um 370 Personen zurück.

Handels- und Schifffahrtsbewegung von Beirut.

Beirut. Es ist kein erfreuliches Bild, das sich bei Beobachtung der commerziellen und industriellen Zustände von ganz Syrien sowohl, als speciell von Beirut während der Jahre 1874 und 1875 darbietet, ein Bild, das um so düsterer wird, wenn man dabei zur Ueberzeugung gelangt, dass die Ursachen, welche die allgemeine und sichtliche Verschlimmerung der Verhältnisse herbeigeführt, nicht aufgehört haben, fortzubestehen und fortzuwirken, und dass jede Aussicht auf eine freudige Wendung der Dinge, für die nächste Zeit wenigstens, zu einer illusorischen wird

Syrien hatte zu Anfang der 70ger Jahre unter dem Zusammenwirken mannigfaltiger günstiger Einflüsse einen raschen und glänzenden Aufschwung genommen, und Beirut, das massgebende Centrum des gesammten Handels und wirthschaftlichen Lebens von Syrien, sichtlich die erfreulichsten Fortschritte gemacht.

In den letztverflossenen Jahren musste jedoch das Land in seiner agricolen und industriellen Production eine Reihe von Misserfolgen und Enttäuschungen zu erfahren; die Cholera wüthete fast ein halbes Jahr lang in allen Theilen Syriens; vor allem aber entstand der Handelsthätigkeit der blühenden Hauptstadt Beirut ein vernichtender Feind in dem Rückgang der Course der türkischen Werthpapiere, an deren Emission der syrische Handelsstand einen überstürzenden und zu sanguinischen Antheil genommen hatte.

So war in den letzten Jahren das commerzielle Capital durch einen nicht genügend fundirten Credit zu einer ungesunden, imaginären Höhe hinaufgeschraubt worden, die einerseits seinen Operationen die solide Basis benahm, und anderseits zu einer Ueberspeculation verleitete, welche der Verbrauchsfähigkeit des Landes nicht entspricht und auch unter den günstigsten Verhältnissen in der productiven Thätigkeit Syriens kein Gegengewicht finden könnte.

Solche günstige Verhältnisse walteten nun aber, wie bereits angedeutet, in den letzten Jahren hierlands nicht vor, und so stellte sich die Speculation des syrischen Handels zu der Production und dem Können des Landes in ein grelles Missverhältniss.

Die Belange der Einfuhr für die Jahre 1872—1875, den entsprechenden Daten der Ausfuhr gegenübergestellt, bieten die eingenartige Erscheinung, dass bei einer constanten und entschiedenen Abnahme des Exports die Einfuhr in fortwährender Steigerung begriffen ist.

Die diesfälligen Werthe beziffern sich wie folgt:

Jahr	Import		Export	
1872	31,487.950	Francs	19,153.000	Francs
1873	30,346.000	„	13,900.000	„
1874	37,165.450	„	10,626.500	„
1875	36,114.540	„	8,684.000	„

Der Import Beiruts hat sonach bei einer weit über 50 pCt. betragenden stetigen Abnahme der Ausfuhr in 4 Jahren um ca. 20 pCt. zugenommen. Dabei ist zu bemerken, dass der Export von Cerealien in den übrigen Echellen Syriens sich jedenfalls nicht gesteigert haben dürfte.

Zwei Hauptzweige der einheimischen Industrie, die Seidenzucht und die Seidenweberei, liegen von inneren und äusseren Misserfolgen gebrochen darnieder, und sollte sich zu den Drangsalen des Handels und der Industrie, wie nicht unwahrscheinlich, auch noch eine Finanzkrisis gesellen, dann steht eine Deroute zu befürchten, die in ihren Wirkungen um so ärger auftreten wird, als sie einen zumeist ungenügend gebildeten Kaufmann trifft und keine einzige öffentliche wirthschaftliche Anstalt sich ihr entgegenstellen kann.

Wenn von der Production Beiruts und Syriens überhaupt, sowie vom Export der aus derselben gewonnenen Artikel die Rede ist, kommen vor allem zwei Hauptgebiete in Betracht, die durch ihr jährliches Erträgniss dem Lande die Existenzmitel zuzuführen berufen sind, und auf das wirthschaftliche Leben desselben als bedingender und entscheidender Factor einwirken, nämlich die Erzeugung aller Arten von Cerealien, dann die Seidenzucht und Seidenspinnerei.

Was die ersteren betrifft, so ist während der letzten Jahre in der Menge des Ertrages und der Ausfuhr keine Verminderung eingetreten. Immer fehlt es aber in dieser Beziehung noch an gewissen Einrichtungen, welche geeignet wären, den Bodenbau zu heben und dadurch die Stellung des Landmanns zu verbessern.

Ein sorgfältigeres Augenmerk hat man, besonders im Jahre 1875, einem anderen Zweige der Urproduction, den Mineralschätzen des Landes, zugewendet. Eine Anzahl von Montanisten durchzogen zum Theil im Auftrage der Regierung den Libanon, um die bisher unerforschten Schätze desselben zu heben. Constatirt wurde das Vorhandensein ausgedehnter Steinkohlenlager (freilich von schlechter Qualität), sowie auch das Vorkommen von Schwefel und erst näher zu prüfendem Bernstein. Zugleich wurde aber auch dargethan, dass bei dem gänzlichen Mangel von Wegen im Gebirge überhaupt an eine Verwerthung durch Exportation nicht zu denken sei.

Das einzige mineralische Product, das im syrischen Handel eine Rolle spielt, ist bisher nur das am Hermon gewonnene Erdpech, welches sich neuestens in Deutschland eine ganz bedeutende Absatzquelle (Werth der Ausfuhr dahin 600.000 Francs) geschaffen hat.

Traurige Erfahrungen hat man in den letzten Jahren mit der hierländigen Seidenzucht und Seidenspinnerei gemacht. Vom Beginne des Jahres 1873 bis Ende 1875 lieferte dieser Zweig, der besonders in den Niederungen um Beirut fast zwei Drittel der Bevölkerung beschäftigt, einen immer geringeren Ertrag.

Der Export an Cocons, Rohseide und Seidenwaaren beziffert sich also:

Jahr	Cocons	Seide
1873	2,212.000 Francs	7,735.000 Francs
1874	1,250.000 „	5,150.000 „
1875	850.000 „	3,670.000 „

Gründe dieser auffallenden Abnahme sind einerseits der Misserfolg der Seidenernte in Qualität und Quantität, anderseits der Umstand, dass, und zwar besonders in 1875, die syrische Seide den europäischen Markt mit chinesischer Waare überfüllt fand, welche die Preise derart drückte, dass dabei kaum die Erzeugungskosten hereinkamen. Von den bestehenden Spinnereien haben unter solchen Umständen 11 bereits aufgehört zu arbeiten, und in mehreren Theilen des Libanongebietes (im Kesrawau, Djebeïl) fängt der Landmann an, den launischen Maulberbaum durch die Tabakpflanze zu ersetzen.

In den übrigen Exportartikeln Syriens, als: Schwämme, gesalzene Häute und Wolle, ist eine bedeutende Aenderung gegen die Vorjahre nicht eingetreten. Ebenso ist die Ausfuhr, wie bisher, fast ausschliesslich nach Frankreich gerichtet gewesen.

Auch das Verhältniss, in welchem die einzelnen Länder an der Einfuhr nach Beirut und Syrien theilnahmen, ist so ziemlich unverändert geblieben. Den ersten Rang behauptete auch in 1874 und 1875 mit fast 60 pCt. der Gesammtziffer England, an das sich stufenweise Frankreich, Deutschland und Oesterreich-Ungarn anschlossen.

Der österreichisch-ungarische Import zeigt zwar in den letzten 2 Jahren einige Zunahme, diese steht jedoch in keinem Verhältniss zu den diesfälligen Fortschritten anderer Länder.

Oesterreichische Tuche wurden in 1873 für 450.000 Francs, in 1874 für 900.000 Francs, in 1875 für 756.000 Francs importirt. Dabei muss besonders auf die deutsche Concurrenz aufmerksam gemacht werden, die in steter Steigerung einen Waarenabsatz für 650.000, 1,100.000 und resp. 924.000 Francs auf dem Beiruter Markt erzielte, und vermöge der grösseren Billigkeit ihrer wenn auch minder feinen Erzeugnisse und einer grösseren Rücksichtnahme auf den Geschmack des Landes sich auf diesem Gebiete als ein gefährlicher Gegner unseres Imports in Syrien erweist.

Rothe türk'sche Kappen und Zündhölzchen aus Oesterreich behaupteten ihre massgebende Stellung am hiesigen Platze. Bei stets geringer französischer Concurrenz wurden eingeführt: türkische Kappen für 225.000 Francs in 1873; für 920.800 Francs in 1874: für 380.000 Francs in 1875. Von Zündhölzchen für 210.000 Francs in 1873; für 175.000 Francs in 1875.

Der Import von österreichisch-ungarischem Glas ist in den letzten Jahren unverändert geblieben, obgleich die einschlägigen Bestimmungen des türkischen Zolltarifs, der für ordinäre, feine und halbfeine Waare den gleichen Satz aufstellt, diesen Import gegen die Concurrenz des belgischen und französischen Erzeugnisses nichts weniger als begünstigen.

In den Jahren 1873—1875 stellte sich der Werth der bezüglichen Einfuhr aus den genannten drei Ländern wie folgt:

Jahr	Oesterreich-Ungarn	Frankreich	Belgien
1873	150.000 Francs	65.000 Francs	15.000 Francs
1874	105.000 „	85.000 „	45.000 „
1875	155.000 „	140.000 „	80.000 „

In Papier betrug die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien folgende Werthe:

Jahr	Oesterreich-Ungarn	Frankreich	Italien
1873	380.000 Francs	80.000 Francs	30.000 Francs
1874	150.000 „	38.000 „	19.000 „
1875	260.000 „	45.000 „	25.000 „

Strohpapier wird ausschliesslich von Oesterreich-Ungarn geliefert. Auch Bauholz ist speciell österreichischer Provenienz.

Die aus Oesterreich-Ungarn importirten Quincaillerien beschränken sich fast ausschliesslich auf Cigarrettenpapier und Lampen, und repräsentiren im Vergleich zu der betreffenden Einfuhr aus Frankreich und Deutschland einen Werthbetrag, der eine hier wohl leicht mögliche Steigerung unseres Imports auf diesem Gebiete dringend wünschen lässt.

Die folgende Zusammenstellung giebt diesfalls die ziffermässigen Daten:

Jahr	Oesterreich-Ungarn	Frankreich	England	Deutschland
1873 . . .	145.000 Francs	90.000 Francs	75.000 Francs	73.000 Francs
1874 . . .	85.000 „	180.000 „	75.000 „	90.000 „
1875 . . .	225.000 „	150.000 „	70.000 „	120.000 „

Sehr zu bedauern ist der Umstand, dass Oesterreich-Ungarn sich auch in den letzten 2 Jahren an dem Import von Leinen-, Baumwoll- und Schafwollwaaren nur mit einer verschwindend kleinen Ziffer betheiligt hat, während Deutschland, vor allem aber die strebsame Schweiz mit dem hierlands in diesen Waarengattungen massgebenden England in viel höherem Grade concurrirte.

Auch bei der Einfuhr von Uhren scheint Oesterreich-Ungarn berufen zu sein, neben der in dieser Branche bisher dominirenden Schweiz aufzutreten.

Als erfreuliche Neuerung ist die Thatsache zu constatiren, dass sich der österreichisch-ungarische Handel gegen Ende 1875 mit Stearinkerzen eine neue Absatzquelle in Syrien eröffnet hat, die bei den günstigen Erfolgen, welche innerhalb weniger Monate der französischen Concurrenz gegenüber errungen wurden, einladend für weitere ähnliche Schritte wirken muss.

Die übrigen, noch nicht besonders erwähnten Gegenstände der Gesammteinfuhr nach Beirut in den Jahren 1873—1875, sowie deren Provenienz sind aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

	1873	1874	1875
	Francs	Francs	Francs
Leinen- und Baumwollwaaren:			
England	14,200.000	17,360.000	19,800.000
Schweiz	1,500 000	3,150.000	2,600.000
Frankreich	250.000	360.000	350.000
Deutschland	500.000	280.000	225.000
Seidenwaaren und Sammt:			
Frankreich	850.000	690.000	450.000
Deutschland	110.000	60.000	45.000
Schweiz	100.000	30.000	35.000
Eisenwaaren:			
Oesterreich-Ungarn und Deutschland	.	90.000	90.000
Frankreich	365.000	280.000	200.000
England	80.000	60.000	75.000
Lederwaaren:			
Frankreich	442.000	400.000	350.000
Deutschland	40.000	48.000	75.000
Griechenland	29.000	20.000	35.000
Reis:			
Italien	1,170.000	1,600.000	1,400.000
Aegypten	.	.	140.000
Kaffee:			
Frankreich	1,420.000	600.000	360.000
Aegypten	300.000	460.000	420.000
Droguen:			
Oesterreich-Ungarn	50.000	40.000	50.000
Frankreich	130.000	185.000	200.000
England	80.000	55.000	10.000
Deutschland	8.000	10.000	25.000

In den Verhältnissen der Schifffahrtsbewegung auf der Rhede von Beirut trat während des Jahres 1875 insofern eine Veränderung ein, als die durch die Cholera-Epidemie bedingten Quarantänemassregeln gegen die syrischen Provenienzen naturgemäss eine Stockung und Abnahme im Verkehr der Schiffe hervorrufen mussten. So stellte die russische Dampfschifffahrtsgesellschaft ihre frühere regelmässige Verbindung mit den syrischen Echellen gänzlich ein, und auch die den Waarentransport von einer der Rheden des Landes zur andern vermittelnden Segelschiffe erschienen in bedeutend geringerer Anzahl.

Im Ganzen liefen hier im Jahre 1875 269 Dampfer mit 213.112 Tonnen und 1994 Segelfahrzeuge mit 57.237 Tonnen ein; sie vertheilen sich auf die einzelnen Flaggen wie folgt:

Flagge	Dampfer		Segelschiffe	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische . .	58	86.190	13	3.787
Amerikanische	.	.	5	1.949
Englische	87	42.066	11	4.143
Französische	54	49.036	2	208
Griechische	.	.	7	984
Italienische	.	.	20	4.442
Russische	31	20.566	.	.
Türkische	25	5.950	1936	41.724
Aegyptische	14	9.304		.
Zusammen . .	269	213.112	1994	57.237

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Galatz im Jahre 1875.

Galatz. Die Gesammtzahl der während des Jahres 1875 im Hafen von Galatz eingelaufenen und aus demselben abgegangenen Seeschiffe beträgt 790 mit 228.567 Tonnen, darunter 521 Segelschiffe mit 79.241 Tonnen und 269 Dampfer mit 149.326 Tonnen.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge hat folgender Verkehr von Seeschiffen stattgefunden:

	Ankünfte		Abfahrten	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Segelschiffe:				
beladen	13	2.252	12	2.157
leer	2	521	3	616
Dampfer:				
beladen	79	36.917	79	36.917
Zusammen . .	94	39.690	94	39.690

Für die letztverflossenen 7 Jahre ergiebt dieser Verkehr nachstehende Ziffern:

Jahr	Segelschiffe	Tonnen	Lloyddampfer	Tonnen	Donaupropeller	Tonnen
1869 . . .	38	8.185	45	26.128	37	9.070
1870 . . .	26	6.739	67	41.602	32	9.295
1871 . . .	24	5.982	41	31.470	40	10.650
1872 . . .	24	5.949	39	29.130	25	6.750
1873 . . .	26	6.286	44	29.304	33	8.235
1874 . . .	19	3.927	46	33.164	50	13.235
1875 . . .	15	2.773	38	26.532	41	10.385

Darnach zeigt sich bezüglich der Segelschiffe von 1869 an eine stete Abnahme. Die Anzahl der auf 1875 entfallenden Lloyddampfer steht sämmtlichen Vergleichsjahren nach und nur das Ergebniss der Donaupropeller hat sich, wenn man das Vorjahr 1874 ausnimmt, günstig erhalten.

Unter fremden Flaggen sind 696 Fahrzeuge mit 188.877 Tonnen eingelaufen, darunter 506 Segelschiffe mit 76.468 Tonnen und 190 Dampfer mit 112.409 Tonnen. Auf die einzelnen Flaggen vertheilt sich dieser Verkehr in nachstehender Weise:

Segelschiffe.

Flagge	In Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Türkische	48	5.469	220	29.849
Griechische	37	5.300	138	22.876
Romanische	4	387	13	2.175
Italienische	9	2.570	7	1.769
Englische	5	1.135	10	2.730
Russische	7	815	5	818
Französische	1	210	1	190
Samiotische	.	.	1	175
Zusammen	111	15.886	395	60.582

Handelsdampfer.

Flagge	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Englische	36	21.316	69	46.597
Schwedische	.	.	5	2.560
Italienische	1	391	4	1.564
Griechische	.	.	5	1.330
Belgische	1	1.059	2	2.118
Zusammen	38	22.766	85	54.169

Dampfer in Tariffahrt.

Flagge	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Französische	36	25.678	.	.
Russische	31	9.796	.	.
Zusammen	67	35.474	.	.

Sämmtliche fremde Fahrzeuge haben im Laufe des Jahres den Hafen wieder verlassen, und zwar: 498 mit 120.360 Tonnen beladen, die übrigen in Ballast. Der Flagge nach stellt sich dieser Verkehr wie folgt:

Segelschiffe.

Flagge	In Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Türkische	231	31.900	37	3.418
Griechische	112	17.822	63	10.354
Romanische	13	2.005	4	557
Italienische	8	2.300	8	2.039
Englische	11	2.897	4	968
Russische	7	1.076	5	557
Französische	.	.	2	400
Samiotische	1	175	.	.
Zusammen	383	58.175	123	18.293

Handelsdampfer.

Flagge	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Englische	40	24.189	65	43.724
Schwedische	2	720	3	1.840

Flagge	In Ladung Zahl	In Ladung Tonnen	In Ballast Zahl	In Ballast Tonnen
Italienische	2	782	3	1.173
Griechische	4	1.020	1	310
Belgische	.	.	3	3.177
Zusammen	48	26.711	75	50.224
Dampfer in Tariffahrt.				
Französische	36	25.678	.	.
Russische	31	9.796	.	.
Zusammen	67	35.474	.	.

Während der letzten 7 Jahre hat folgende Schifffahrtsbewegung unter fremden Flaggen stattgefunden:

Jahr		Zahl	Tonnen	Im Ganzen Zahl	Im Ganzen Tonnen
1869	Segelschiffe	647	125.258	897	220.338
	Dampfer	250	95.080		
1870	Segelschiffe	608	116.773	831	206.519
	Dampfer	223	89.746		
1871	Segelschiffe	710	128.494	930	238.617
	Dampfer	220	110.123		
1872	Segelschiffe	740	129.226	971	245.934
	Dampfer	231	116.708		
1873	Segelschiffe	641	105.708	841	206.120
	Dampfer	200	100.412		
1874	Segelschiffe	519	83.741	762	217.008
	Dampfer	243	133.267		
1875	Segelschiffe	506	76.468	696	188.877
	Dampfer	190	112.409		

Das Ergebniss des Jahres 1875 stellt sich sonach den in Vergleich gezogenen Perioden gegenüber als das ungünstigste heraus, denn es weist sowohl für Segelschiffe als auch für Dampfer die niedrigste Anzahl auf.

Dasselbe Resultat zeigt sich auch bei der gesammten Schifffahrtsbewegung des Jahres 1875 (österreichisch-ungarische und fremde Flagge zusammen), welche, wie bereits erwähnt, 790 Fahrzeuge mit 228.567 Tonnen umfasste, gegen 877 Schiffe mit 267.349 Tonnen in 1874; 944 Schiffe mit 249.945 Tonnen in 1873; 1059 Schiffe mit 287.763 Tonnen in 1872; 1033 Schiffe mit 286.719 Tonnen in 1871; 956 Schiffe mit 264.155 Tonnen in 1870.

Die Segelschifffahrt nimmt, wie die vorstehenden Uebersichten zur Genüge darthun, von Jahr zu Jahr in diesem Hafen ab; besonders gilt dies bezüglich der Segelfahrzeuge von grösserer Tragfähigkeit, welche namentlich zur Ersparung des mit der Hieherfahrt und Rückkehr verbundenen Zeit- und Kostenaufwandes in Sulina verbleiben und dort ihre mit Segelschiffen zugeführte Getreideladung einnehmen.

Die Zahl der im Jahre 1875 hier eingelaufenen grösseren Segelschiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge beträgt 15, jene der fremden 33, somit zusammen 48, gegen 19 und resp. 36 oder zusammen 55 in 1874.

Die stetige Abnahme der in Rede stehenden fremden Segelschiffe wird aus nachstehender Uebersicht der diesfälligen Einläufe entnehmbar:

Flagge	1870	1871	1872	1873	1874	1875
Englische	111	68	26	27	21	15
Italienische	39	33	31	20	13	16
Französische	13	4	2		1	2
Belgische	1	.	.	.	1	.
Deutsche	9	8	5	2	.	.

Dänische, schwedisch-norwegische, holländische und andere Segelschiffe der Nord- und Ostsee, welche früher in nennenswerther Anzahl diesen Hafen besuchten, sind auch in 1875 ganz ausgeblieben.

Die Zahl der russischen und romanischen Segelschiffe ist im Laufe der letzten Jahre mit geringem Unterschiede gleich geblieben.

Die griechischen und türkischen Schiffe von geringerer Tragfähigkeit halten noch den diesfälligen Verkehr aufrecht; übrigens erfuhren erstere im Jahre 1875 eine Abnahme, letztere hingegen eine Steigerung, wie aus nachstehenden Daten hervorgeht:

	1870	1871	1872	1873	1874	1875
Griechische Segelschiffe	203	330	335	301	235	175
Türkische „	173	210	293	235	210	268

Von den diese beiden Flaggen führenden Schiffen werden die wenigsten mit Getreide für lange Fahrten beladen; sie nehmen gemeiniglich Bauholz und Bodenfrüchte dieses Landes als Rückfracht bis Constantinopel und nach den griechischen Gewässern.

Das Haupttransportmittel sowohl im Import als Export sind gegenwärtig die Dampfer, bezüglich welcher England mit seinen zahlreichen Fahrzeugen an der Spitze steht; in zweiter Linie folgt Oesterreich-Ungarn, dann Frankreich und Russland, endlich Schweden, Italien und Griechenland. Die belgische Flagge hat sich nach mehrjähriger Abwesenheit wieder im Hafen gezeigt.

Der Verkehr der englischen Dampfer im Jahre 1875 weiset im Vergleiche zu 1874 mit 156 Fahrzeugen und 91.245 Tonnen eine Abnahme um 49 Schiffe und 23.332 Tonnen auf. Diese gründet sich jedoch darauf, dass wegen des geringen Vorraths an disponibler Waare die Nachfrage nach Dampfern schwächer war; überdies hat auch die Schifffahrt infolge des Eises einen Monat später als sonst (im April) begonnen und ebenso auch früher aufgehört.

An dem Dampfschiffverkehr zur See betheiligte sich Oesterreich-Ungarn mit 79 Fahrzeugen und 36.917 Tonnen. Diese Ziffer muss als die Zahl der periodischen Fahrten betrachtet werden, welche die vom österreichisch-ungarischen Lloyd und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft für die Linien Constantinopel-Galatz und Galatz-Odessa bestimmten je 2 Dampfer wochentlich gemacht haben.

Was den Verkehr der Dampfer der französischen Messageries Maritimes auf der Linie Constantinopel-Galatz und der russischen Dampfschifffahrtsgesellschaft auf der Strecke Odessa-Galatz betrifft, welche allwochentlich eine periodische Fahrt machen, so ist derselbe demjenigen des Vorjahrs gleich geblieben.

Die vom Jahre 1874 überkommene Geschäftskrisis und die fortdauernde Stagnation im Export infolge der hohen Preise, welche sich fast die ganze Schifffahrtssaison hindurch für Cerealien und namentlich für die in 1874 nur mittelmässig gediehenen harten Kornfrüchte erhielten, hat auf die Schifffahrt bis zum Juni 1875 nachtheilig eingewirkt. Der Begehr nach Schiffen war schwach und manche Dampfer, die keine Getreideladung erwarteten, nahmen Bauholz als Rückfracht an.

Im Juli und August stieg die Nachfrage nach Schiffen, weil viel Waare für Frankreich und Oesterreich begehrt wurde. Die Schifffahrt gestaltete sich in diesen

beiden Monaten am lebhaftesten, nahm aber darnach wieder ab und lieferte bis Schluss des Jahres nur ein mittelmässiges Resultat.

Die höchsten und niedrigsten Schiffsfrachten sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Niedrigster Stand pr. Quarter s.	d.	Höchster Stand pr. Quarter s.	d.
Segelschiffe.				
Aus Galatz nach England	5	6	6	6
„ Sulina „ „	4	3	5	6
Dampfer.				
Aus Galatz nach England	5	3	6	9
„ „ „ dem Mittelländischen Meere .	4	.	4	9
„ Sulina nach England	4	.	5	9
„ „ „ dem Adriatischen Meere . .	4	6	4	9

An der für den hiesigen Hafen gleichfalls sehr wichtigen Schifffahrt auf der Donau betheiligte sich in erster Linie die Gesellschaft der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft mit ihren zahlreichen Personendampfern und Waarenboten; in zweiter Linie die türkische Dampfschifffahrtsgesellschaft mit den 2 Dampfern „Abdul Azis“ und „Mehmet Akif“, endlich die Schleppschiffe und Flussbarken verschiedener Nationalität.

Die Bewegung der der erstgenannten Gesellschaft angehörenden Dampfer, welche den Personenverkehr und Waarentransport auf der Linie Wien-Pest-Galatz vermitteln, war in 1875 lebhaft und kam dem Vorjahre gleich. Es sind im Ganzen 397 Dampfer mit 106 Schleppschiffen in Galatz eingelaufen und 406 Dampfer mit 102 Schleppschiffen von hier abgegangen.

In der Zahl der Dampfer mitbegriffen sind die in Tarif fahrenden 3 Personendampfer, welche einmal wochentlich auf der Strecke Orsova-Galatz mit dem Anschlusse an die Eilschiffe verkehren, sowie die Waarendampfer, welche den Gütertransport von Bazias aus bis Galatz vermitteln.

Eildampfer sind im Jahre 1875 hier nicht eingelaufen; sie haben bei dem Umstande, als die Reisenden von Galatz und Ibraila die Eisenbahnlinie über Roman-Czernowitz-Lemberg nach Wien der schnelleren Beförderung wegen vorziehen, den diesfälligen Personenverkehr nach Wien auf der Donau verloren und deshalb ihre Fahrten nach diesen beiden Hafenstädten schon seit Juni 1874 eingestellt.

Zwei Dampfer dieser Gesellschaft machen auch auf der untersten Donaulinie Galatz-Tultscha-Ismail-Kilia wochentlich 3 Fahrten, und ein Dampfer versieht die kleine Strecke von Galatz nach Ibraila in täglich viermaliger Hin- und Rückfahrt.

Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft hat den vor Zeiten ins Leben gerufenen, seit mehreren Jahren aber aufgelassenen directen Getreidetransport von Galatz nach Sulina wieder aufgenommen und mittels des eigens dazu bestellten Remorqueurs „Galathea“ und einer entsprechenden Anzahl Schleppschiffe ausgeführt. Die Geschäfte der einigen Privatgesellschaften gehörigen Dampfer und Schleppschiffe, deren Verkehr in den letzten Jahren sehr gewinnbringend war, da sie allein den erwähnten Transport vermittelten, haben durch diese Concurrenz einen empfindlichen Stoss erlitten.

Es ist zu wünschen, dass die Dampfschifffahrtsgesellschaft diesen Verkehr auch für die Folge aufrecht erhalte. Die Exporteure ziehen natürlich ihre Schiffe denjenigen anderer Privatgesellschaften vor, weil ihnen für ihre Waaren hinreichende Transportmittel zur Verfügung gestellt werden und sie neben den dargebotenen sicheren Garantien auch viel leichter Ermässigungen der Frachtsätze erlangen können.

Der diesjährige Verkehr war lohnend, die Gesammtmenge des nach Sulina transportirten Getreides betrug 427.950 Centner.

Die beiden türkischen Dampfer „Abdul Azis“ und „Mehmet Akif“ haben im Laufe des Jahres 1875 66 Fahrten gemacht und die diesfällige Ladungsmenge betrug 6380 Tonnen. Diese Dampfer, welche für die türkischen Donaustationen von Widdin bis Tultscha bestimmt sind, und auch in den Hauptstationen des linken Donauufers bis Ismail hin Personen aufnehmen, bieten seit den letzten Jahren der österreichischen Dampfschifffahrtsgesellschaft durch ihre billigeren Fahrpreise eine fühlbare Concurrenz im Personenverkehr am rechten Donauufer. Von hier sind im Jahre 1875 mittels dieser Schiffe 1012 Passagiere abgegangen.

Die Zahl der Schleppschiffe, türkischen Tschams und Barken, welche im hiesigen Hafen verkehrten, beträgt 2116 mit einer Gesammttragfähigkeit von 180.728 Tonnen.

Fasst man alle Fahrzeuge zusammen, welche sich während des Jahres 1875 an der Schiffsbewegung im Hafen von Galatz betheiligten, so ergiebt sich eine Gesammtzahl von 3369 Schiffen (gegen 3199 in 1874). Auf die einzelnen Gattungen vertheilt sich diese Anzahl wie folgt:

	1875	1874
Seeschiffe.		
Oesterreichisch-ungarische	94	115
Fremde	696	762
Flussschiffe.		
Donaudampfer	397	239
Türkische Dampfer	66	135
Schleppschiffe	2116	1948
Zusammen	3369	3199

Die für 1875 resultirende Zunahme ist durch den lebhafteren Verkehr der Flussschiffe, u. zw. der Donaudampfer und der Schleppschiffe, herbeigeführt worden.

Der Gesammtwerth der im Jahre 1875 unter österreichisch-ungarischer Flagge importirten Güter beziffert sich auf 14,354.326 fl., wovon 10,351.242 fl. auf Waaren und 4,003.084 fl. auf Baargeldsendungen entfallen.

Auf Segelschiffen wurden Waaren im Gesammtwerthe von 128.422 fl. eingeführt, darunter: Bausteine, Kalk, gesalzene Sardellen, Steinkohlen.

Die Lloyddampfer brachten Waaren im Gesammtgewichte von 85.640 Zollcentnern und im Werthe von 3,569.200 fl.; ausserdem Baargeldsendungen pr. 3,533.634 fl., sonach zusammen 7,102.834 fl.

Die Waareneinfuhr umfasste: 8387 Ballen Leder, 1099 Ballen Baumwollwaaren, 10.551 Ballen Tabak, 4115 Kisten Stearinkerzen, 4108 Kisten Seife, 709 Fässer Olivenöl, 6087 Kisten Limonen und Pomeranzen, 237 Kisten Liqueure, 6150 Bund Roheisen, 2074 Kisten Eisenwaaren, 354 Fässer Zucker, 497 Säcke Gemüse, 365 Kisten Esswaaren, 848 Fässer gesalzene Fische, 165 Ballen getrocknete Fische, 293 Fässer gesalzene Oliven, 131 Kisten Tischwein, 3425 Fässer und Kisten getrocknete Früchte, 725 Fässer Mandeln und Kastanien, 414 Kisten Zuckerbäckereien, 83 Stück Grabsteine aus Marmor, 145 Säcke rohe Baumwolle, 759 Tonnen Steinkohlen, 311 Kisten diverse Waaren. Mit den Lloyddampfern sind auch 669 Passagiere in Galatz angekommen.

Die Donaudampfer importirten aus den oberen Donaustationen und stromaufwärts aus den Häfen der unteren Donau und aus Odessa nachstehende Waaren im Gewichte von 112.671 Zollcentner und im Werthe von 6,372.300 fl. Die vorzüglichsten derselben sind:

Waarengattung	Von den oberen Stationen Zollcentner	Von den unteren Stationen Zollcentner
Baumwolle	150	52
Baumwollwaaren	2.496	.
Bier	767	.
Branntwein	.	110
Möbel und Effecten	2.380	152
Eisenwaaren und Emailgeschirr	7.200	.
Roheisen	.	110
Leere Fässer	8.000	2.322
Fettwaaren	250	.
Flachs und Hanf	.	208
Gemüse	.	416
Glas und Glaswaaren	5.570	.
Kerzen und Seife	1.300	3.306
Kurzwaaren	2.760	.
Leder und Lederwaaren	1.506	.
Leinwand und Zwilch	815	.
Manufacturwaaren	10.820	.
Maschinen	16.974	.
Materialwaaren	1.755	.
Mehl	.	400
Oel	590	104
Porzellanwaaren	260	.
Papier	1.816	.
Tabak	1.837	3.401
Butter und Schmalz	.	239
Zucker	835	103
Fische	.	15.198
Schafwolle	.	1.043
Zündhölzchen	10.043	.

Ferner brachten diese Dampfer 50.660 Centner Roggen für 202.640 fl., 112.416 Centner Steinkohlen für 78.680 fl. und Baargeldsendungen pr. 469.450 fl. Es beträgt somit der Gesammtwerth ihrer Einfuhren 7,123.070 fl.

Der Import zur See unter fremden Flaggen bestand in nachbenannten Waarengattungen: 10.250 Tonnen Steinkohlen, 1220 T. Holzkohlen, 1450 T. Kalk, 2750 T. Limonen und Pomeranzen, 950 T. Johannisbrod, 4823 T. Colonialwaaren, 1360 T. Schiffstheer, 7550 T. Roheisen, 2340 T. Nägel, 8250 T. Cement, 4750 T. Ackerbaumaschinen, 1820 T. Zinnblech, 1520 T. getrocknete Früchte, 1315 T. Olivenöl, 550 T. gesalzene Oliven, 2310 T. Leder, 1648 T. Brennholz, 150 T. Thran, 675 T. gesalzene Fische, 310 T., Blei, 3675 T. Bausteine, 720 T. Spiritus und Rum, 2350 T. Sand, 650 T. Erdgeschirre, 150 T. Besen, 5130 T. Reis, 1220 T. Eisenwaaren, 1740 T. Manufacturwaaren. Der Werth aller dieser Waaren betrug 35,843.000 fl.*)

Der Import unter nationaler Flagge während der Jahre 1870—1875 vertheilt sich auf die einzelnen Gattungen Fahrzeuge, welche denselben vermittelt haben, in nachstehender Weise:

*) Der Werth der durch die Schleppschiffe eingeführten Waaren liess sich nicht ermitteln.

	1870	1871	1872	1873	1874	1875
Segelschiffe	172.900	326.732	276.122	274.170	175.755	128.422
Lloyd-Dampfer	9,144.577	7,141.023	4,105.589	6,022.140	7,213.398	7,102.834
Donau-Dampfer	9,044.383	14,794.329	15,440.870	7,881.116	9,545.276	7.123.070
Zusammen	18,361.860	22,262.084	19,822.581	14,177.426	16,934.429	14,354 326

Das Gesammtergebniss des Jahres 1875 steht somit demjenigen der Vergleichs-Perioden (mit Ausnahme von 1873) nach, die Abnahme trifft aber hauptsächlich Segelschiffe und Donaudampfer, während die Lloyddampfer nur gegenüber der Ziffer des Jahres 1870 bedeutend zurück sind, sonst aber entweder sich ziemlich gleich erhalten haben oder ein günstigeres Resultat aufweisen.

Die Donaudampfer haben im Vergleich zu 1874 sowohl bei den eingeführten Waaren (112.671 gegen 134.820 Zollctr.), als auch bei den mitgebrachten Baargeldsendungen (469.450 gegen 856.076 fl.) eine Abnahme erfahren, durch welche sich der Ausfall von mehr als 2 Mill. fl. erklärt.

An den bei den Donaudampfern für 1871 und 1872 angeführten hohen Werthziffern der Einfuhr participiren die Baargeldsendungen aus dem Auslande wie 1 : 4; seit jener Zeit ist der Bezug derselben durch diese Dampfer infolge der Eisenbahn-Concurrenz zurückgegangen und beschränkt sich gegenwärtig auf die Häfen der unteren Donau. Aus Wien oder Deutschland treffen hier die Geldsendungen nicht auf dem Wasserwege, sondern mittels der Post ein.

Der Import unter fremden Flaggen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben, wozu die gesteigerte Einfuhr von Colonialwaaren infolge der erhöhten Nachfrage aus dem Innern des Landes das Meiste beigetragen hat.

Durch die im Frühjahr vorhandenen Aussichten auf eine günstige Ernte, welche ein Fallen der hiesigen hohen Preise, einen Aufschwung der Geschäfte im Allgemeinen und das endliche Aufhören der langanhaltenden Krisis hoffen liessen, fühlte sich der Handelsstand zu grösseren Operationen ermuthigt. Sehr viele Bestellungen wurden im Auslande gemacht und von allen Seiten trafen Waarensendungen für den hiesigen Platz und für das Innere des Landes ein.

Das schlechte Ergebniss der Ernte vernichtete jedoch alle guten Hoffnungen. Mehrere Kaufleute, welche mit grösster Anstrengung ihrer Kräfte Waaren eingekauft hatten, von welchen sie dann nur sehr wenig absetzen konnten, und die Grundbesitzer im Galatzer Districte, welche infolge des sehr spärlichen Ertrages an harten Körnerfrüchten kaum die Kosten für die Saat herausbekamen, geriethen in eine grosse finanzielle Klemme und mussten zu hohen Zinsen Geld herbeischaffen, um den zu erfüllenden Verpflichtungen nachzukommen. Infolge dieser Umstände trat auf diesem Platze ein Geldmangel ein, wie er vordem noch nie bemerkt wurde.

Einige Häuser fallirten; andere, besonders Manufacturisten und Kurzwaarenhändler, suchten sich im Wege des Ausgleichs mit ihren Gläubigern abzufinden.

Die Colonialwaaren- und Eisenhändler haben weniger Verluste gehabt, weil der Absatz ihrer Artikel anhaltend und auch grösser ist; ausserdem gingen dieselben beim Creditgeben mit mehr Vorsicht zu Werke.

Der Markt war im Allgemeinen mit Waaren gut versehen und es ist infolge des mittelmässigen Begehrs ein grosser Vorrath mit Schluss des Jahres unverkauft am Lager geblieben.

An der Einfuhr betheiligten sich in erster Linie die fremden und nach diesen die österreichisch-ungarischen Schiffe.

Die vorzüglichsten Artikel, welche durch die fremden Fahrzeuge importirt wurden, sind die verschiedenen Colonialwaaren, deren Bedarf für den hiesigen Consum,

sowie zur Ausfuhr nach dem Innern des Landes und den oberen Donaustationen alljährlich sehr gross ist.

Zucker, meist aus Frankreich und England bezogen, hielt sich im Preise mit dem des Vorjahrs gleich, nämlich $4^{32}/_{40}$ bis 5 Galatzer Piaster pr. Oka.

Kaffee ging im Preise zurück, und zwar die erste Qualität auf 16—17 Pstr., die mittlere auf 14—15 Pstr., während im Vorjahre noch 19, beziehungsweise 16 Pstr. bezahlt wurden.

In Reis fand keine Aenderung des Preises statt; derselbe bedang 20—22 Pstr. für 10 Oka.

Olivenöl wurde viel bezogen und hatte ebenfalls gute Preise; gewöhnliche Sorten galten 13—14 Pstr., die allerfeinste 15 Pstr. pr. Oka.

Mit Limonen und Pomeranzen, sowie mit getrockneten Südfrüchten, darunter besonders Rosinen aus Griechenland, war der Platz gut versehen und es blieb davon am Jahresschluss ein hinreichender Vorrath.

Eine Steigerung erfuhr der Bezug von Asphalt, Cement und anderen derlei Materialien für den seit 2 Jahren im Zuge befindlichen Bau der Canäle und für die bessere Herstellung der Trottoirs und Fahrstrassen.

Der Verbrauch von Steinkohlen hat sich sowohl für die Stadt, als auch für den Eisenbahnbetrieb erhöht. Kohle von Cardiff kostete 50—60 Pstr., von Newcastle 40—50 Pstr. pr. Tonne.

Nach Ackerbaumaschinen war grosser Begehr; die Erzeugnisse aus den Fabriken Clayton & Shuttleworth und Ramson Sims & Comp. erhielten den Vorzug.

Der Import von Manufacturwaaren war geringer als im Vorjahre, weil davon wenig verkauft wurde und noch bedeutende Vorräthe am Platze lagerten.

Von den mittels der Lloyddampfer importirten Waaren sind hervorzuheben: Leder aus Syra (8387 Ballen), Stearinkerzen aus Marseille und Triest, Baumwollwaaren aus der Schweiz und verschiedene Südfrüchte.

Als die solidesten Firmen im Engroshandel mit den zur See eingeführten Waaren sind zu nennen:

In Manufacturen: P. Climi, Secchiari & Rodocanacchi, Altin Agemoglu, Gebrüder H. Theologo, Crissoveloni, E. Schaefer & Comp., dann die österreichischen Staatsangehörigen Jakob Nedey, Brummer & Potasch.

In Colonialwaaren: Frères H. Theologo, N. Stoicovich, W. Hristović, Eustrato & Comp., B. M. Moscopulo; dann die österreichischen Staatsangehörigen H. Tomaidi, P. Avram und Kretzoesku & Minku.

In Eisen arbeiten mehrere der vorgenannten Häuser; das grösste Depot besitzt die Schweizer Firma Jaques Brunner.

Der Detailhandel liegt zumeist in den Händen von Griechen und Israeliten; weniger beschäftigen sich damit Romanen.

Der Import aus dem Auslande auf der Donau mittels der Dampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, der im Jahre 1875 während der Monate Mai bis Juli am lebhaftesten war, umfasst Industrieerzeugnisse aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland, theilweise auch aus Frankreich. Von letzterer Provenienz wird jedoch Vieles auf dem Seewege über Marseille mit den Dampfern der Messageries maritimes nach Galatz gebracht.

Unter den aus Oesterreich-Ungarn importirten Gütern treten Manufacturwaaren, Eisen- und Glaswaaren, Papier, Kurz- und Zündwaaren, Möbeln, Lederwaaren, Parfumerien und Specereiwaaren in den Vordergrund.

In mehreren dieser Artikel, und namentlich in Möbeln, Papier, Glas- und Kuzrwaaren, concurrirt auch Deutschland, in Parfumerien und Galanteriewaaren besonders Frankreich, in Uhren die Schweiz.

Manufacturwaaren, darunter meist fertige Männerkleider, sind meistens Wiener Fabrikat; im Jahre 1875 war der Platz damit überfüllt, der Verkauf aber schwach, so dass einige Firmen zahlungsunfähig wurden und im Ausgleichswege ihre Verbindlichkeiten abwickelten. Dieser Geschäftszweig liegt in den Händen von Israeliten. Die solidesten Firmen sind: Altmann & Weintraub, D. Schwarzmann und Markus & Lamberger.

Von Lederwaaren aus Oesterreich (meist aus Wien) wurde in 1875 viel und zu guten Preisen verkauft. Romanen, hier vulgo „Cavaf" genannt, sind die Verschleisser von Schuhwaaren. Die Hauptniederlagen in Leder (zumeist französischen Ursprungs) halten die österreichischen Firmen: Brüder Kepich und Pinkas Barmach.

Droguen und Specereiwaaren werden aus den Niederlagen der Wiener Etablissements Franz Wilhelm, Petzolt & Süss, Philipp Röder, Wittmann & Freyler, dann von L. Duvernoy aus Stuttgart bezogen. Die Wiener Häuser haben in 1875 bei einigen Apothekern Verluste erlitten.

Eisenwaaren kommen grösstentheils aus Steiermark und Deutschland. Das Geschäft hierin erlitt während des Jahres 1875 keine Stockung und muss zu den besten gerechnet werden. Dasselbe ruht fast ausschliesslich in den Händen von Kronstädter Kaufleuten, hier „Braschowaner" genannt. Erste Firmen sind: D. Kretzoesku & Minku, H. W. Frigatori, M. Kikomban, N. & D. Frigatori, P. & W. Kikomban, Ausschnitt & Panu. Letztere 3 Firmen vermitteln auch den Absatz von Wiener Oefen nach dem System Dobb's.

Mineralwässer und Wein werden meist aus Oesterreich-Ungarn, Liqueure aus Graz und Dalmatien, Bier aus Wien bezogen.

Zündhölzchen aus den Wiener Fabriken A. M. Pollak, B. Fürth, Sam. de Majo und Neuburg & Söhne behaupten fortwährend den hiesigen Platz und haben die Concurrenz aus Belgien und England niedergedrückt.

Die Wiener Wägen und Pianos, welche früher am hiesigen Platz dominirten, haben eine bedeutende Concurrenz durch die Pariser und deutschen Erzeugnisse erfahren. Blech- und Holzinstrumente für die hierländigen Musikbanden werden nur aus Oesterreich bezogen.

Der Absatz von Stearinkerzen aus Oesterreich, hauptsächlich der Apollokerzen aus Wien, welche früher in den Donauländern den Vorrang hatten, ist durch die Concurrenz der Imitationswaare aus Baiern und Holland, womit dieses Land überschwemmt wird, auf das empfindlichste geschädigt. Die Billigkeit des fremden Fabrikats und die Unkenntniss der Bevölkerung über dessen Qualität haben unser Erzeugniss verdrängt.

Ausser Deutschland, Frankreich und der Schweiz mit ihren mannigfaltigen Industrieartikeln hat sich insbesondere auch Belgien mit Glas an der Einfuhr auf dem Donauwege betheiligt.

Der Gesammtwerth des Exportes unter österreichisch-ungarischer Flagge bezifferte sich in 1875 auf 8,649.210 fl., davon 8,284.332 fl. in Waaren und 364.878 fl. in Baargeldsendungen.

Die österreichisch-ungarischen Segelfahrzeuge verschifften Waaren im Werthbetrage von 173.704 fl., darunter: 3482 Kilo Weizen und 950 Kilo Roggen, dann Restladungen von Bausteinen, Kalk, Schiffstheer, gesalzenen Sardellen und Olivenöl mit der Bestimmung nach Ibraila und Giurgevo.

Die oben bezifferten Getreidemengen wurden durch 5 Schiffe nach folgenden Richtungen ausgeführt: nach Dalmatien 835 Kilo Weizen; nach Marseille 1210 Kilo Weizen; nach Triest 300 Kilo Weizen; nach Lussin (auf Order) 1137 Kilo Weizen; nach England und Antwerpen 950 Kilo Roggen.

Der durch die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer vermittelte Export hatte einen Werth von 2,914.493 fl., und zwar: 2,587.680 fl. für Waaren und 326.813 fl. für Baargeldsendungen.

Die ausgeführten Waaren im Gesammtgewichte von 85.640 Zollctr. sind: 91.568 Staja Weizen, 35.316 Säcke Weizenmehl, 1368 Säcke Fisolen, 310 Säcke Leinsamen, 1475 Stück rohe Ochsenhäute und Kalbfelle, 645 Ballen Käse, 25 Fässer Butter, 67 Schläuche Rindsfett, 125 Fässer Spiritus, 49 Kisten Möbeln, 143 Ballen Packpapier, 16 Fässer Caviar, 75 Fässer gesalzene Fische, 64 Fässer gesalzene Sardellen, 215 Colli diverse Colonialwaaren, 25 Kisten Stearinkerzen, 125 Fässer Zwetschken, 65 Ballen Tabak, 63 Fässer Wein, 185 Colli diverse Waaren, 75 Stück Ochsen, 8 Pferde, 2 Wägen. Mit diesen Dampfern sind auch 559 Passagiere von Galatz abgegangen.

Die Donaudampfer exportirten Güter im Gesammtwerthe von 5,561.013 fl., u. zw: 3,811.140 fl. an Waaren. 1,711.808 fl. an Körnerfrüchten, 38.065 fl. in Baargeldsendungen. Von den verschifften Waaren sind folgende als die vorzüglicheren hervorzuheben:

Waarengattung	Donauaufwärts Zollcentner	Nach den Stationen der unteren Donau und nach Odessa Zollcentner
Baumwolle	2.554	287
Baumwollwaaren	1.470	433
Bier	27	825
Branntwein und Spiritus	1.204	7.645
Chemische Producte	209	55
Colonialwaaren und Südfrüchte	24.600	4.385
Effecten und Möbeln	640	663
Eisen und Eisenwaaren	9.744	923
Roheisen	22.031	49
Farben und Farbstoffe	513	161
Leere Fässer	764	73
Häute und Felle	554	64
Fette	92	28
Flachs, Hanf, Werg	509	360
Gemüse	311	122
Glas und Glaswaaren	3.229	398
Harze	378	314
Nutzhölzer	10.658	156
Zündhölzchen	86	198
Kerzen	5.979	716
Kurzwaaren	181	396
Leder und Lederwaaren	3.015	855
Leinwand und Zwilch	602	124
Manufacturwaaren	879	2.754
Marmor und Steinarbeiten	45	28
Maschinen	7.179	89
Mehl und Mahlproducte	1.377	1.308
Metalle	4.170	13
Mineralwässer	63	147
Oel	2.606	314
Petroleum	35	412
Papier	209	224
Porzellan und Steingut	402	317
Reis	14.696	836
Soda und Natron	219	.

Waarengattung	Donauaufwärts Zollcentner	Nach den Stationen der unteren Donau und nach Odessa Zollcentner
Tabak	210	345
Butter und Schmalz	745	306
Wein	535	2.243
Zucker	5.990	2.615
Zwetschken	227	134
Cement	1.624	313
Fische	18.339	377

An Körnerfrüchten verschifften die Donaudampfer 427.952 Zollctr. nach Stationen der unteren Donau und nach Odessa, darunter: 68.814 Ctr. Weizen, 220.203 Ctr. Mais, 67.713 Ctr. Roggen, 62.042 Ctr. Gerste, 1520 Ctr. Hafer, 7660 Ctr. Hirse.

Die abgegangenen fremden Schiffe und die verschiedene Flaggen führenden 2086 Schleppschiffe von 178.896 Tonnen exportirten: 169.957 Kilo Weizen, 345.640 Kilo Mais, 33.870 Kilo Roggen, 70.013 Kilo Gerste, 9448 Kilo Hafer, 25 Kilo Mischfrucht, 2165 Kilo Rübsamen, 4520 Kilo Leinsamen, 31 950 Ctr. Weizen- und 115 Ctr. Maismehl, 351 Stück Ochsen, 520 Stück Kälber, 11 Pferde, 9,488.931 Stück Bauholz, 3000 Stück Fassdauben, 10 Stück Mühlsteine, 73 Stück Marmorsteine, 128.600 Säcke Nüsse, 10.133 Zollctr. Branntwein, 695 Zollctr. Anissamen, 282 Zollctr. Mineralwässer, 884 Zollctr. Bier, 233 Zollctr. Butter, 6675 Zollctr. Steinkohlen, 1876 Zollctr. rohe Baumwolle, 869 Zollctr. Wachs, 9384 Zollctr. Cement, 225 Zollctr. Kaffee, 506 Zollctr. Johannisbrod, 188 Zollctr. Stearinkerzen. 596 Zollctr. Papier, 180 Zollctr. Confectionswaare, 21.250 Zollctr. Esswaaren, 234 Zollctr. rohe Häute, 121 Zollctr. Taue, 62.388 Zollctr. Roheisen, 4183 Zollctr. verarbeitetes Eisen, 7286 Zollctr. landwirthschaftliche Maschinen, 125 Zollctr. Eisenbahnmaschinen, 1000 Zollctr. Nägel, 200 Zollctr. eiserne Räder, 1903 Zollctr. Garn, 1185 Zollctr. Käse, 450 Zollctr. frisches Obst, 23.589 Zollctr. getrocknete Früchte, 915 Zollctr. Zwetschken, 2850 Zollctr. Schafwolle, 3525 Zollctr. Pelz- und Lederwaaren, 360 Zollctr. Limonen, 2920 Zollctr. Olivenöl, 540 Zollctr. Oliven, 7883 Zollctr. Kuhhäute, 165 Zollctr. Pfeffer, 18.716 Zollctr. gesalzene Flussfische, 672 Zollctr. Seefische, 345 Zollctr. Soda, 555 Zollctr. Tabak, 70 Zollctr. Thee, 1047 Zollctr. Grünzeug, 286 Zollctr. Schwefel, 9385 Zollctr. Zucker, 1075 Zollctr. Colonialwaaren, 660 Zollctr. Rindsfett, 719 Zollctr. Porzellanwaaren, 23.435 Zollctr. Reis, 10.568 Zollctr. Seife, 230 Zollctr. Wachsleinwand, 6969 Zollctr. Glaswaaren, 3657 Zollctr. Baumwoll- und Schafwollwaaren, 731 Zollctr. Seidenwaaren, 1871 Zollctr. Holz- und Strohmöbeln, 447.306 Oka Wein; ferner Baargeldsendungen im Werthe von 736.420 fl. Von hier abgegangen sind mit diesen Schiffen 11.562 Passagiere.

Der Werth der durch die fremden Schiffe exportirten Waaren beziffert sich auf 23,488.809 fl. und mit Hinzurechnung der Baargeldsendungen pr. 736.420 fl. zusammen auf 24,225.229 fl.

Die Ausfuhr aus Galatz ergab somit im Jahre 1875 einen Gesammtwerth von 32,874.439 fl.; das diesfällige Verhältniss der österreichisch-ungarischen Flagge zu den fremden Flaggen stellt sich wie 1 : 4.

Gegen das Vorjahr mit einem Export im Gesammtwerthe von 27,187.321 fl. ergiebt sich für 1875 eine Zunahme um 5,687.118 fl., wozu die grösseren Verschiffungen von Mais und Bauholz das Meiste beigetragen haben.

Für die Jahre 1872—1875 stellt sich der Werth des Exports mit Rücksicht auf die betheiligten Flaggen wie folgt:

Oesterreichisch-ungarische Flagge:	1872 fl.	1873 fl.	1874 fl.	1875 fl.
Segelschiffe	280.715	487.275	246.970	173.704
Lloyddampfer	2.277.372	4.565.783	2,594.491	2.914.493
Donaudampfer	4,202.871	5,618.089	6.185.235	5,561.013
Zusammen . .	6,760.958	10,671.147	9,026.696	8,649.210
Fremde Flaggen	16,831.347	17,420.895	18,160.625	24,225.229

Aus dieser Zusammenstellung geht zunächst hervor, dass für die österreichisch-ungarischen Segelschiffe das Jahr 1875 das schwächste war. Die verhältnissmässig geringe Anzahl der mit Ladung abgegangenen Fahrzeuge, sowie der verringerte Getreideexport haben dies verursacht.

Das Ergebniss des Jahres 1875 in Bezug auf die Lloyddampfer übertrifft dasjenige von 1872 und 1874, steht aber gegen 1873 um nahe an 2 Mill. fl. zurück.

Die Donaudampfer weisen gegen 1872 eine höhere, gegen 1873 und 1874 jedoch eine niedrigere Ziffer auf, was nebst einem kleineren Waarenexporte hauptsächlich in dem bedeutendem Ausfalle bei den Baargeldsendungen seinen Grund hat.

Bei den Schiffen fremder Flagge übertrifft das Jahr 1875 weitaus seine Vorgänger und speciell das bis dahin die grösste Ziffer ergebende Jahr 1874 um mehr als 6 Mill. fl. Diese Zunahme wurde hauptsächlich durch den sehr namhaften Export von Bauholz und Colonialwaaren bewerkstelligt.

Die durch die fremden Fahrzeuge und die Schleppschiffe im Laufe der Jahre 1871—1875 ausgeführten Quantitäten Getreide beziffern sich in Galatzer Kilo folgendermassen:

	1871	1872	1873	1874	1875
Weizen	158.815	244.219	211.106	205.371	169.957
Mais	130.667	190.862	215.013	160.973	345.640
Roggen	35.976	36.793	32.923	61.382	33.871
Gerste	10 816	16.209	16.204	154.078	70.013
Hafer		.	15.077	52.065	9.448
Zusammen . .	336.274	488.083	490.323	633.869	628.929

Das 1875er Ergebniss übertrifft jenes der ersten drei Vergleichsperioden und ist dem von 1874 nahezu gleich geblieben.

Stellt man den durch die nationalen und fremden Fahrzeuge in den Jahren 1874 und 1875 bewirkten Getreideexport zusammen, so ergiebt sich Folgendes:

		Unter nationaler Flagge		Unter fremder Flagge		Im Ganzen	
		1874	1875	1874	1875	1874	1875
Weizen . . .	Galatzer Kilo	24.708	30.988	205.371	169.957	230.079	200.945
Mais	„ „	15.617	40.102	160.973	345.640	176.590	385.742
Roggen . . .	„ „	21.966	12.310	61.382	33.871	83.348	46.181
Gerste	„ „	4.190	5.610	154.078	70.013	158.268	75.623
Hafer	„ „	2.467	139	52.065	9.448	54.532	9.587
Zusammen	Galatzer Kilo	68.948	89.149	633.869	628.929	702.817	718,078

Dass das Gesammtergebniss von 1875 gegen das Vorjahr um ca. 16.000 Kilo mehr beträgt, ist eine Folge der mehr als das Doppelte betragenden Ausfuhr von Mais, dessen Ernte in 1874 und 1875 sehr günstig ausfiel.

Von Leinsaat und Rübsamen wurden in 1875 nur sehr geringe Quantitäten (2165 und resp. 4620 Kilo) verschifft, weil deren Ernte missrathen ist.

Von jenen Artikeln, welche nach den Cerealien als die wichtigeren erscheinen, betrug der Export in 1875 folgende Mengen: 60.266 Centner Weizenmehl, 23.589 Centner getrocknete Früchte, 10.568 Ctr. Seife, 1830 Ctr. Käse, 30.000 Ctr. Nüsse, 13.113 Ctr. Branntwein, 447.306 Oka Wein, 20.100 Ctr. Obst, 9,488.931 Stück Bau holz (gegen 1,079.031 Stück im Vorjahre).

Von dem über Galatz exportirten Getreide wird das Meiste aus den diesem Districte näher gelegenen Bezirken von Tekutsch, Berlad, Bacau, Falciu, Vasslui und Romanisch-Bessarabien dem Hafen zugeführt, indem die Production des meist waldlosen Galatzer Bezirkes gering ist und durch die Einflüsse des Witterungswechsels, besonders der hier drückenden Sommerhitze gefährdet wird. Seit einigen Jahren ist die hiesige Ernte stets unter der Mittelmässigkeit ausgefallen.

Das Getreide aus den nördlichsten Districten der Moldau wird meistens mittels Eisenbahn nach dem Auslande transportirt; die Fälle von derlei Zufuhren nach Galatz sind vereinzelt.

Die in den letzten Jahren nicht befriedigend ausgefallene Getreideernte im Galatzer Districte, die mit dem Cerealienbezuge aus der oberen Moldau verbundenen höheren Transportkosten pr. Eisenbahn, endlich die Mehrauslagen, welche durch längeres Lagern der ohnehin nicht billig eingekauften und wegen der niederen Preise im Auslande nicht abzusetzenden Waare in den hiesigen Magazinen erwachsen, haben in den Jahren 1874 und 1875 die Preise auf eine bis dahin nicht gekannte Höhe gebracht, welche im Verein mit der allgemeinen Geschäftslage den Aufschwung des Exports hemmte.

Bei Beginn der Schifffahrt (Anfangs April 1875) waren hinreichende Getreidevorräthe am Lager, doch wurde davon nur wenig ausgeführt, weil die Preise im Auslande noch niedrig standen. Schwach war die Nachfrage auch in den Monaten Mai und Juni, und Preise blieben flau, weil es hier nicht regnete. Im Hinblick auf den schlechten Ausfall der Ernte zogen sich die Käufer zurück.

Gegen die Mitte Juli hoben sich die Preise ein wenig (Weizen galt 210, 230—240 Piaster), weil es mit der Ernte in Europa schlecht ging; sie stiegen ferner infolge der Ueberschwemmungen in Frankreich und Oesterreich (Weizen notirte 270, 290 bis 300 Pstr. für Triest). Der Export besserte sich und infolge der stärkeren Nachfrage gingen viele Ladungen von hier ab.

Die Geschäfte mit England waren nicht von grossem Belang, weil dasselbe seinen Hauptbedarf aus Amerika bezog.

Anfangs August hielten die guten Preise nicht nur an, sondern stiegen noch bis 330 Pstr. für Weizen. Mais stand auch gut, 176 bis 202 Pstr. pr. Galatzer Kilo, Gerste hob sich auf 130, Roggen auf 170 Piaster.

Gegen Ende August fielen die Preise, weil es überall regnete und die Ernte in der Walachei sich besser gestaltete, als man erwartet hatte. Weizen sank auf 165 bis 240, Gerste auf 120 und Roggen auf 140 Pstr. Mais behauptete frühere Preise, indem die Nachfrage darnach fest blieb, so dass von dieser Frucht das Meiste zur Ausfuhr gelangte.

Im September wurden weniger Geschäfte gemacht, weil die Waare im Preise fiel; dies war auch im October der Fall, da die Preise in Europa fortwährend zurückgingen. Der Export war sehr gering. Im November und December herrschte ebenfalls Stillstand, es wurde wenig verkauft. Weizen galt in diesen 2 Monaten 184—230, Mais 160—171, Roggen 115—130 Pstr.

Die Hauptthätigkeit im Exporte fällt somit in die Sommermonate, indem zu dieser Zeit die Nachfrage am stärksten war und die Preise infolge des Bedarfs im Auslande am günstigsten für den hiesigen Platz sich gestaltet hatten.

Von den ausgeführten Cerealien ging das Meiste nach England, dem Hauptabnehmer auf diesem Platze; in zweiter Reihe folgen Triest, Venedig, Marseille. Roggen hatte seine Bestimmung nach Holland und anderen Gebieten der Nordsee.

An dem Getreideexport betheiligen sich in erster Reihe die englischen, dann die anderen fremden Dampfer, ausgenommen die periodische Fahrten unterhaltenden französischen und russischen Dampfer, deren Räume dazu auch nicht eingerichtet sind. Von Dampfern der letzteren Kategorie nehmen nur die des österreichisch-ungarischen Lloyd Antheil am Getreideexport.

Die wichtigsten Exporthäuser auf dem hiesigen Platze sind die österreichischen Firmen: L. Mendl & Comp., N. Ciuciucovich, Lüdemann & Römer; dann die fremden Firmen: Juliany père & fils, M. Schmierer, P. Climi, Secchiari & Rodocanacchi, U. M. Negroponte, Iconomo, Crissoveloni, Schlienger & Comp.

Die Variationen in den Durchschnittspreisen für Cerealien, nach Monaten zusammengestellt, sind aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

Monat	Weizen	Mais	Gerste	Roggen
		pr. Galatzer Kilo und in Galatzer Piastern		
März	.	178 bis 186	.	151
April	195 bis 214	182 „ 186	.	140
Mai	165 „ 214	150 „ 185	98 bis 106	135 bis 161
Juni	176 „ 235	153 „ 178	105	.
Juli	220 „ 310	179 „ 203	.	.
August	263 „ 293	176 „ 202	100 bis 130	160 bis 170
September	265 „ 240	170 „ 202	95 „ 130	130 „ 142
October	240 „ 260	160 „ 171	105 „ 116	.
November	185 „ 265	163 „ 171	80	115 bis 136
December	190 „ 330	160 „ 171	.	115 „ 130

Die niedrigsten und höchsten Preise jeder einzelnen Getreidegattung stellen sich also folgendermassen:

	Niedrigster Stand	Höchster Stand
	Galatzer Piaster	
Weizen	165	310
Mais	150	203
Gerste	80	130
Roggen	115	170

Von allen Getreidegattungen zeigt Weizen die grössten Variationen im Preise und vergleichsweise einen Wechsel fast um das Doppelte.

Roggen und Gerste schwankten ebenfalls und standen im August und September am besten. Die Geschäfte in diesen Fruchtgattungen waren geringer und in manchem Monate kamen hiefür gar keine Bestellungen vor. Auch in Roggen und Gerste wurde weniger als eine Mittelernte erzielt.

Die Preise des Mais hielten sich am festesten und fand derselbe infolge der geringen Schwankungen auch zu jeder Zeit Abnehmer. Allerdings war der Vorrath von Mais aus der 1874er Ernte sehr gross, die Qualität vorzüglich, und konnten auch die Preise fest bleiben, indem die Ernte des Jahres 1875 ebenfalls ergiebig ausfiel, nämlich 4—5 Kilo pr. Faltscha.

Dieser günstige Stand des Mais bewirkte auch, dass aller disponible Weizen der 1874er und 1875er Ernte zum Export gelangte, da ohnehin der hierländige Consum davon nur gering ist, während der Mais das Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung bildet.

Unter den übrigen Producten des Landes steht Weizenmehl als Exportartikel obenan; die ausgeführte Menge beträgt 60.266 Centner oder 2,711.370 Oka, gegen 2,168.111 Oka im Vorjahre, und wurde mittels der fremden Dampfer und derjenigen des österreichisch-ungarischen Lloyd (letztere verschifften 35.316 Kilo) nach Constantinopel geschickt. Seit 2 Jahren sind die beiden Dampfmühlen von Lambrinidi in Galatz und Borghetti in Ibraila durch Bestellungen für Constantinopler Kaufleute sehr stark in Anspruch genommen, indem diese es vorziehen, das fertige Mehl zu erhalten, als das rohe Getreide zu beziehen, da der Preis für das Vermahlen in Constantinopel selbst hoch zu stehen kommt.

Die Ausfuhr von Bauholz war gross und gehört zu den besten der letzten Jahre. Die Gesammtmenge beträgt 9,488.931 Stück, darunter über 8 Mill. Stück Pfosten. Dieses Bauholz, grösstentheils aus der Bukowina stammend und auf dem Serethflusse bis Galatz herabgeflösst, wird zumeist nach Constantinopel geführt.

Ein Theil davon geht auch nach Sulina, Tultscha, Ibraila und den oben gelegenen Donaustationen, in ersterer Richtung über See auf grösseren griechischen und türkischen Segelschiffen und auch auf englischen Dampfern, in letzterer mittels türkischer Tschams und anderer Flussbarken.

Hülsenfrüchte, Käse und Häute wurden nach Constantinopel ausgeführt, Branntwein, Obst, Seife und Kerzen aus der Galatzer Fabrik nach den gegenüberliegenden türkischen Donaustationen.

Von anderen Producten dieses Landes sind noch Wein aus Odobesti und den anderen Weingegenden der mittleren Moldau, dann in Galatz erzeugtes Bier zu erwähnen, wovon viele Partien nach Tultscha, Sulina und Ismail gegangen sind. Wein wird von eigens hieher kommenden Speculanten nach Constantinopel geführt.

Die durch die Dampfer der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft ausgeführten Waaren, meistens überseeischer Provenienz, sind für die vielen Stationen der oberen Donau bestimmt, von wo sie in das Innere der Walachei und der türkischen Donauprovinzen weitertransportirt werden. Die ansehnliche Menge Fische, welche von Tultscha und Kilia meist durch Fischerbarken hieher gebracht wurden, gingen in Fässern und Säcken verpackt nach Serbien.

Die Fluctuationen, welchen die Wechselcourse im Laufe des Jahres 1875 unterworfen waren, sind aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

Drei Monate dato:		I. Trimester Francs	II. Trimester Francs
London	Pfund Sterling	25·10 bis 25·35	25·05 bis 25·15
Marseille	100 Francs	99¾ „ 100½	98·20 „ 98·50
Paris	„	100 „ 100⅝	98·20 „ 98·55
Wien	Gulden	2·25 „ 2·30	2·22 „ 2·28
		III. Trimester Francs	**IV. Trimester Francs**
London	Pfund Sterling	25·10 bis 25·30	25·15 bis 25·40
Marseille	100 Francs	99·65 „ 100	100 „ 100·55
Paris	„	.	100 „ 100·60
Wien	Gulden	2·24 bis 2·35	2¼ „ 2·32

Die Hauptoperationen fanden immer mit England statt, welches im Import und Export den Vorrang behauptet, dann theilweise mit Marseille, und infolge der gesteigerten Geschäftsabmachungen auch mit Wien und Triest.

Die Geldkrisis, die hier schon seit dem Jahre 1874 allgemein herrscht, wurde in 1875 äusserst lebhaft empfunden. Es gab Momente, wo der Platz von Baarschaft

fast ganz entblösst war und selbst das Bankinstitut nicht hinreichende Mittel für solide Geschäftsleute zur Verfügung hatte. Manche Importeure waren bemüssigt, ihren Bedarf aus dem Auslande zu decken.

Die Geschäftsstockung zog auch eine Beschränkung des Credits nach sich und selbst an begüterte Grundbesitzer wurden Darlehen nur mit grosser Vorsicht gegeben. In letzterer Zeit stellte sogar die romanische Bank in dieser Beziehung den Credit ein. Die natürliche Folge davon war, dass die Kaufleute, darunter meist Schnitt- und Kurzwaarenhändler, zur Deckung ihrer Wechsel das Geld zu hohen Zinsen im Auslande bei Privatbanken und besonders bei Wechslern nehmen mussten, in den meisten Fällen zu 18 bis 24 pCt. per Jahr, was noch als Gefälligkeitssache hervorgehoben wurde. Die Fälle, dass bei kleineren Summen auch 32 pCt. bezahlt wurden, stehen nicht vereinzelt da.

Die Banque de Roumanie ist auf dem hiesigen Platze noch immer das einzige Bank-Institut, das mit dem Auslande operirt. Von soliden Privatbanken werden genannt: die österreichisch-ungarischen Häuser Isaak Löbel, J. O. Rottenberg, M. Abramovitz, Procop J. Procopiu; dann die fremden Firmen: Schlienger & Comp. und Schwab & Comp. Ausserdem giebt es hier noch andere Wechselhäuser, welche Geld zu sehr hohen Zinsen darleihen und sich mit kleineren Geschäften befassen.

Das Gesammtergebniss der Transitwaaren, welche durch die hiesige Donau-Dampfschifffahrsagentie expedirt wurden, beträgt 74.192 Centner und vertheilt sich bezüglich der Provenienz wie folgt: aus den oberen Donaustationen für Odessa 39.903 Centner; von Odessa für oben 22.844 Ctr.; aus den oberen Donaustationen für Tultscha und Ismail 10.574 Ctr.; von Kilia für oben 836 Ctr.; von Sulina für oben 35 Ctr.

Das Gewicht der in 1874 nach beiden Richtungen vorgekommenen Transitwaaren ist 88.091 Ctr., übertrifft somit das Jahr 1875 um 13.899 Ctr.

Die Ursache dieses Ausfalls liegt in dem geringeren Waarenbezuge, indem noch grosse Vorräthe aus dem Vorjahre vorhanden waren und die Bestellungen nur zur Ergänzung des älteren Lagers mit neuen Artikeln effectuirt wurden.

Wie obige Uebersicht zeigt, wurden die meisten Durchzugsgüter nach Odessa expedirt, und sind darunter Möbeln, Glas und Glaswaaren, Eisen, Porzellan, Seiden- und diverse Manufacturwaaren, Pianos und Wägen nennenswerth. Aus Odessa kommend, transitirten hier die für das Ausland bestimmten Erzeugnisse Russlands und zwar hauptsächlich Wolle, Thee, Meerschaum, Caviar und Tabak.

Die aus Kilia bezogene Waare bestand in Fischen, welche nach den oberen Donaustationen weitergingen.

Der Transithandel, der im Herbst am lebhaftesten sich gestaltete, kann mit Rücksicht auf die allgemein herrschende Krisis und den dadurch hervorgerufenen schwächeren Geschäftsgang im Ganzen als befriedigend betrachtet werden.

An diesem Transitverkehr betheiligten sich die beiden Dampfer „Metternich“ und „Giurgevo“ der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Das erstgenannte Fahrzeug, welches in wochentlichem Tarife fährt und auch den Personentransport vermittelt, versieht eigentlich die Linie Galatz-Odessa und hat während des Jahres 1875 36 Fahrten gemacht. Der Dampfer „Giurgevo“ mit seinen 5 Fahrten wurde nur zur Aushilfe benützt.

Die russischen Dampfer, welche auf dieser Linie mit der österreichischen Gesellschaft concurriren, betheiligten sich weniger am Waarentransport, beziehungsweise am Transithandel, und richteten ihre Thätigkeit mehr auf den Personenverkehr, worin sie, da sie eigens dazu eingerichtet sind, unsere Schiffe überflügelt haben, welche hinwider mehr zum Waarentransport gebaut sind, und auch dazu verwendet werden.

Die Localfahrten zwischen Galatz und Ibraila, dann zwischen Galatz, Tultscha, Ismail und Kilia werden nur von Dampfern der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Tarif besorgt.

Auf der ersteren Linie verkehrte der Dampfer „Austria" mit täglich 3- und im Sommer 4maligen Hin- und Rückfahrten, auf der letzteren der Dampfer „Arpád" und später „Pest" mit wochentlich 3maliger Fahrt, ausserdem aber noch die von Orsova hier eintreffenden Personendampfer, welche abwechselnd eine Fahrt in der Woche machten.

Diese Dampfer eröffneten ihren Curs schon Anfangs Januar, mussten dann infolge Wiederzufrierens der Donau ihre Thätigkeit während der Monate Februar und März einstellen, nahmen dieselbe aber Anfangs April wieder auf, um sie bis Schluss der Schifffahrt tarifmässig fortzusetzen.

Die Hauptthätigkeit der Dampfer liegt im Personenverkehr, welcher während der Schifffahrtssaison trotz der mehr als 2monatlichen Unterbrechung sehr lebhaft war.

Der Waarentransport zwischen Galatz und Ibraila ist gering, zwischen Galatz bis hinab nach Kilia stärker.

Der Dampfer „Austria" hat auf der Linie Galatz-Ibraila zusammen 810 Reisen gemacht. Von Galatz sind 43.914 Passagiere, davon 8591 I. Classe, 35.323 II. Classe, nach Ibraila abgegangen. Ausgeführt wurden 5 Wägen und 11.979 Centner diverse Waaren. Das Erträgniss beziffert sich auf 37.212 fl.

Die zwischen beiden Häfen fortbestehenden regen Geschäftsbeziehungen, wobei Galatz auch der Sitz der Börse für die Ibraila'er Kaufleute ist, und die gegenseitigen ausgedehnten Verwandtschaftsverhältnisse unter der Bevölkerung dieser beiden Städte führen die grosse Frequenz von Reisenden herbei, welche auch noch durch niedrige Fahrpreise gefördert wird.

Die Eisenbahn mit ihrem dreifach hohen Preise und der schlecht gewählten Trasse, wodurch die Reisenden später als mit dem Localdampfer an ihrem Bestimmungsorte eintreffen, kann dem Verkehr des letzteren während der Schifffahrtsperiode nie Concurrenz bereiten und wird als einziges Transportmittel während der Winterszeit benützt.

Der Verkehr auf der längeren Donaustrecke Galatz-Tultscha-Ismail-Kilia (nach letzterer Stadt nur 2mal in der Woche) war ebenfalls sehr lebhaft.

Der Localdampfer und die Personendampfer haben zusammen 108 Reisen gemacht und von Galatz abwärts nach den 3 untersten Stationen 9088 Passagiere befördert, nämlich 796 der I. Classe, 922 der II. Classe und 7370 der III. Classe. Im Jahre 1874 umfasste der Personenverkehr 5574 Passagiere, also um 3514 weniger.

An Waaren wurden ca. 30.000 Centner befördert, meist Colonialien, Südfrüchte u. dgl. Der Import von Waaren, darunter Wolle und Schaffelle aus Romanisch-Bessarabien, Fischrogen und Fische, war bedeutend; besonders von Fischen trafen jedesmal grosse Partien sowohl für den hiesigen Consum, als auch zur Weitersendung nach Ibraila und pr. Eisenbahn sogar bis Czernowitz hier ein.

Die beiden türkischen Dampfer „Abdul Azis" und „Mehmet Akif" concurriren im Personenverkehr durch billigere Fahrpreise mit der österreichischen Gesellschaft; dieselben werden jedoch von der besseren Bevölkerungsclasse nicht benützt, sondern führen meist Passagiere II. Classe und auf Deck, darunter viele Türken und Bulgaren. Ihr Waarentransport ist nicht von Belang.

Ausser der Schifffahrtsbewegung auf der Donau verdient auch der Verkehr auf dem bei Reni in die Donau einmündenden Nebenflusse Pruth Erwähnung, indem die Beziehungen des Hafens von Galatz zu den an diesem Flusse liegenden Ortschaften hinsichtlich des Exports nicht unbedeutend sind, anderseits auch viele Waaren auf dieser Wasserstrasse hinaufbefördert werden.

Die am rechten Ufer gelegenen Districte von Galatz, Falciu und Husch, sowie die am linken Ufer liegenden Bezirke von Bolgrad, Cahul und Leova sind reich an Bodenproducten und geben bei guter Ernte viele Früchte für Galatz ab, welche der billigeren Fracht halber zumeist auf dem Pruth hieher geführt werden.

Der Fluss ist im Jahre 1875 bis Falciu regulirt worden; für 1876 wurden von der hier tagenden internationalen Pruth-Commission die Reinigungsarbeiten weiter aufwärts in Aussicht genommen.

Während des Jahres 1875 sind 527 Schiffe in den Pruth eingelaufen und aus demselben abgegangen. Dieselben repräsentiren einen Gesammtgehalt von 37.116 Tonnen und sind theils Schleppschiffe, theils Granitzen und Tschams.

Von diesen Schiffen sind 42 mit 2489 Tonnen mit gemischter Ladung eingelaufen; 485 Schiffe mit 34.627 Tonnen haben 119.701 Kilo Getreide, Wein, Holz, Wolle, Sand und andere Waaren exportirt.

Die 1875er Schifffahrt weiset zwar gegen 1874 eine Zunahme von 72 Schiffen und 5257 Tonnen auf, steht aber den Vorjahren 1873 und 1874 bei weitem nach. Die schlechtere Ernte in 1874 und 1875 ist Ursache dieses Ausfalles.

Die Schifffahrt auf dem für Galatz nächstwichtigen Serethflusse ist insoweit von Bedeutung, als auf demselben sehr grosse Quantitäten Bauholz aus den Wäldern der Bukowina und der nördlichen Moldau (Dorna) herabgeflösst werden.

In früheren Jahren wurde auch viel Getreide aus den nächstgelegenen Bezirken auf diesem Flusse mittels Schleppschiffen dem Galatzer Hafen zugeführt, dieser Transport ist aber jetzt auf die von Roman bis Barbosch (unweit Galatz) neben dem Flusse sich hinziehende Eisenbahn übergegangen, mittels welcher die Waare schneller und sicherer hier eintrifft.

Der Sereth hat ein unregelmässiges Flussbett und an vielen Stellen bei niedrigem Wasserstande keine für Schleppschiffe hinreichende Tiefe, so dass die Flösse nur mit grösster Vorsicht die gefährlichen Stellen passiren können.

Im Handelsverkehr zu Land spielt die Eisenbahn die Hauptrolle und speciell für Galatz die Linie Roman-Galatz mit der Flügelbahn Berlad-Tekutsch.

Wie bekannt, ist Galatz der einzige Hafen der Moldau und bezieht die zum Export erforderlichen Landesproducte aus den mittleren und nördlichen Districten, welche hinwider ihren Bedarf an Colonialwaaren u. dgl. am hiesigen Platze holen.

In früheren Jahren waren die Frachtwägen, d. i. in primitivem Zustande gebaute, sehr gebrechliche Bauernwägen mit Rädern ohne Eisenreife, das einzige Transportmittel im Verkehre mit den umliegenden Bezirken des Landes, welche fast durchgängig von bei schlechter Witterung unfahrbaren Feldwegen durchzogen sind. Die Folge dieser ungeregelten Frachtverhältnisse waren Verspätungen im Eintreffen der Waaren an ihrem Bestimmungsort und häufige Beschädigung derselben.

Diese Uebelstände sind durch die Eisenbahn behoben, deren Betrieb auch in 1875 regelmässig war. Nicht nur die inneren Verkehrsverhältnisse sind seit dem vierjährigen Bestande der Eisenbahnlinie Roman-Berlad-Galatz geregelt, sondern Galatz ist auch in vielseitige Geschäftsbeziehungen mit dem Auslande getreten, von welchem es früher in dieser Richtung ausgeschlossen war.

Noch bis vor 2 Jahren hielten die hohen Frachtsätze manche Geschäftsleute von der Benützung der Bahn ab; dieselben haben jedoch seitdem die Vortheile, welche ein schneller und sicherer Transport ihrer Waaren bietet, einsehen gelernt.

Sowie im Jahre 1874, sind auch in 1875 grosse Mengen Getreide und andere Bodenproducte des Landes aus den moldauischen Districten diesem Hafen mittels Eisenbahn zugeführt worden; die Fälle des Bezugs mit Bauernwägen stehen vereinzelt da und beschränken sich auf die östlichen Ortschaften des Galatzer Districts, wo keine Bahn das Land durchzieht oder wo die Dörfer von derselben zu weit entfernt liegen.

Die Zufuhren waren besonders in den Sommermonaten so bedeutend, dass die Betriebsunternehmung auf der Linie Roman-Berlad-Galatz nicht hinreichend Wägen zur Verfügung hatte, und um ihren contractlichen Verbindlichkeiten nachzukommen, Waggons von der Czernowitz-Jassy'er Gesellschaft requiriren musste.

Seitdem hat sich in Berlad ein Consortium gebildet, welches Getreidewaggons auf eigene Rechnung kaufte, und der romanischen Bahnunternehmung in nöthigen Fällen gegen entsprechendes Entgelt leihweise überlässt.

Auch die Ausfuhr aus Galatz nach dem Innern des Landes pr. Eisenbahn hat sich im Laufe des Jahres 1875 gesteigert und selbst ein grosser Theil der zur See hier angekommenen und von da nach Bukarest exportirten Manufactur- und Colonialwaaren wurde mittels Bahn dahin befördert (nur Weniges auf der Wasserstrasse via Giurgevo).

Die Handelsbewegung pr. Eisenbahn, welche, was diesen Freihafen betrifft, auf der Linie Roman-Galatz viel stärker war, als auf der Strecke Galatz-Bukarest, hat gegen 1874 zugenommen, indem eine Steigerung um 2 Mill. Francs im Betriebe dieser beiden Linien sich ergeben hat, wobei übrigens der Ertrag aus dem Personenverkehre, welcher von Jahr zu Jahr stärker wird, mitgerechnet ist. Was diesen letzteren in der Station Galatz betrifft, so kann man im Durchschnitte füglich 60—70 Passagiere pr. Tag annehmen, welche von Galatz abgegangen oder hier eingetroffen sind.

In letzterer Richtung hat die Donaudampfschifffahrt das durch viele Jahrzehnte behauptete Feld verloren, und nur Kranke oder grössere Familien, welche in die Bäder reisen, benützen die Wasserstrasse.

Die hiesigen Geschäftsleute und selbst die von Ibraila bedienen sich auf ihren Reisen ins Ausland der Eisenbahn, mit welcher sie bei ungestörtem Betriebe in 38 Stunden 50 Minuten Wien erreichen können.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der bei dem k. und k. Consulate in Durazzo in Verwendung stehende Kanzlist Bartholomäus Siroky das Ritterkreuz des päpstlichen Sylvester-Ordens annehmen und tragen dürfe.

(Allerhöchste Entschliessung vom 11. December 1876.)

— Der Kaufmann Amédée Gandolphe in Susa wurde zum k. und k. Consularagenten daselbst ernannt.

— Der k. und k. Consul Rudolf Ritter v. Schlick in Tunis ist vom Urlaube zurückgekehrt und hat die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

